Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8172**
14. Wahlperiode 31. 01. 2002

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

A. Problem und Ziel

Die Parteien des Übereinkommens von 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) bilden als Mitgliedstaaten die zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF). Das COTIF, dem alle EU-Staaten, die MOE-Staaten sowie vorderasiatische und nordafrikanische Staaten beigetreten sind (insgesamt 40 Staaten), bildet die gesetzliche Grundlage für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern im internationalen Eisenbahnverkehr.

Das System des COTIF muss an die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs im Rahmen der EU angepasst werden. Denn es geht von einer einheitlichen Eisenbahn (keine Trennung von Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen) und von einem Monopol der Netznutzung durch die jeweilige (Staats-) Eisenbahn aus. Die Haftungsregelungen berücksichtigten nicht die unterschiedlichen Verantwortungsbereiche des Infrastrukturbetreibers und des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Das durch das Protokoll von 1999 geänderte COTIF mit seinen Anhängen zieht die Konsequenzen aus der veränderten Sachlage.

B. Lösung

Das Protokoll zur Änderung des COTIF ist am 3. Juni 1999 von der Bundesrepublik Deutschland und 21 weiteren Mitgliedstaaten der OTIF gezeichnet worden. Mit dem vorgelegten Vertragsgesetz soll die Voraussetzung für die Ratifikation des Protokolls geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Bund

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen voraussichtlich nicht. Auf die OTIF kommen insgesamt Mehrausgaben zu, da ihre Zuständigkeit durch die neue Aufgabe der Schaffung einheitlicher Bestimmungen für Eisenbahnmaterial und dessen Zulassung zur Verwendung im internationalen Verkehr erweitert wurde, eine technische Datenbank durch die Organisation geführt werden soll und die englische Sprache als Amtssprache eingeführt wurde. Für die Bundesrepublik Deutschland werden sich die Beiträge voraussichtlich gleichwohl nicht erhöhen, da durch Anwendung eines neuen Beitragsschlüssels der Höchstbeitrag eines Mitgliedstaates an den Ausgaben der OTIF auf 15 % begrenzt wurde. Bisher trug die Bundesrepublik Deutschland als einziger Mitgliedstaat ca. 17 % der Gesamtbeiträge aller Mitgliedstaaten (im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ca. 500 000 Schweizer Franken jährlich). Eventuelle Mehrausgaben werden im Einzelplan 12 eingespart.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

2. Vollzugsaufwand

Durch den Vollzug des Gesetzes entstehen keine Mehraufwendungen bei den Behörden des Bundes und der Länder, da im Falle der Verwendung von Eisenbahnmaterial und Fahrzeugen im internationalen Verkehr lediglich die international vereinheitlichten Zulassungsvorschriften und technischen Normen anstelle der nationalen Vorschriften anzuwenden sind. Für die Gemeinden entsteht kein Vollzugsaufwand.

E. Sonstige Kosten

Die Regelungen des Übereinkommens enthalten sowohl Erweiterungen als auch Einschränkungen der Haftung. Im Personenverkehr wird die Haftung verschärft. Im Güterverkehr bleibt sie dagegen weitgehend unverändert. Zugleich wird die bislang zwingende Haftungsgemeinschaft aller Eisenbahnen, die an einem internationalen Gütertransport beteiligt sind, aufgehoben, so dass die Haftung auf die selbst durchgeführten Transporte beschränkt werden kann. Dies kann, je nach Lage des Einzelfalls, zu finanziellen Mehr- oder Minderbelastungen der Eisenbahnen führen. Die sich hieraus insgesamt ergebenden Mehrkosten oder Kosteneinsparungen lassen sich nicht quantifizieren. Auswirkungen auf die Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 31. Januar 2002

Herrn
Wolfgang Thierse
Präsident des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind das Bundesministerium der Justiz und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 771. Sitzung am 20. Dezember 2001 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Anlage 1

Entwurf

Gesetz zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Vilnius am 3. Juni 1999 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Protokoll betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) – Übereinkommen (BGBl. 1985 II S. 130), geändert durch die am 14. bis 21. Dezember 1989 (BGBl. 1990 II S. 1662) und die am 28. bis 31. Mai 1990 (BGBl. 1991 II S. 679) beschlossenen Änderungen sowie durch das Protokoll vom 20. Dezember 1990 (BGBl. 1992 II S. 1182) – wird zugestimmt. Das Protokoll wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt,

1. die gemäß Artikel 33 § 4 Buchstabe a bis e und § 5 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr beschlossenen Änderungen und Ergänzungen,
2. die gemäß Artikel 33 § 4 Buchstabe f und g und § 6 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr beschlossenen Änderungen und Ergänzungen,
3. die gemäß Artikel 5, 6 und 8 des Anhangs F zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (APTU) beschlossenen technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften,
4. die gemäß Artikel 12 des Anhangs G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (ATMF) beschlossenen einheitlichen Muster und
5. die gemäß Artikel 14 des Anhangs G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (ATMF) beschlossenen Anschriften und Zeichen

durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

Artikel 3

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 (BGBl. I S. 782) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Anwendungsbereich

Auf die Beförderung von Personen- und Reisegepäck durch öffentliche Eisenbahnen sind die Vorschriften dieser Verordnung anzuwenden, soweit das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 1985 II S. 130) in der jeweils geltenden Fassung nichts anderes bestimmt.“

2. § 17 wird wie folgt gefasst:

„§ 17

Haftung bei Ausfall,
Verspätung und Anschlussversäumnis

(1) Die Eisenbahn haftet dem Reisenden für den Schaden, der dadurch entsteht, dass die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dass unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. Der Schadenersatz umfasst die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten.

(2) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

1. außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte,
2. Verschulden des Reisenden oder
3. Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte.“

Artikel 4

Die auf Artikel 3 beruhenden Teile der Eisenbahn-Verkehrsordnung können auf Grund der Ermächtigung des § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5

(1) Die Artikel 3 und 4 treten an dem Tag in Kraft, an dem das Protokoll für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt. Im Übrigen tritt dieses Gesetz am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Protokoll nach seinem Artikel 4 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Protokoll findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich. Die in Artikel 2 Nr. 2 bis 5 enthaltenen Rechtsverordnungen beziehen sich auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Die Zustimmung des Bundesrates zu Rechtsverordnungen, die diesen Gegenstand regeln, ist gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes grundsätzlich erforderlich. Da der Ausschluss der Zustimmung des Bundesrates vorgesehen ist, kann dies nur durch Bundesgesetz, das wiederum der Zustimmung des Bundesrates bedarf, erreicht werden.

Zu Artikel 2

Nummer 1

Änderungen des Übereinkommens selbst (Artikel 9 – Rechnungseinheit – und Artikel 27 §§ 2 bis 10 – Rechnungsprüfung –) sowie dessen Anhänge, die nicht durch die Generalversammlung, sondern durch die Ausschüsse beschlossen werden, sollen im genannten Umfang durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft gesetzt werden können. Das entspricht für die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM sowie für die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) der bisherigen Rechtslage. Das Gleiche soll für die neuen Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV und CUI gelten.

Nummer 2

Rechtsverordnungen über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen bedürfen nach Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes grundsätzlich der Zustimmung des Bundesrates. Die Zustimmung des Bundesrates zu den in den Nummern 2 bis 5 genannten Änderungen und Ergänzungen ist jedoch problematisch: Deutschland allein kann das Inkrafttreten dieser Änderungen nicht verhindern; vielmehr müssen ein Viertel der Mitgliedstaaten binnen vier Monaten gegen den Beschluss eines Ausschusses Widerspruch einlegen (Artikel 35 COTIF – falls nicht ein Viertel der Mitgliedstaaten innerhalb einer Frist von vier Monaten Widerspruch einlegt, treten die Änderungen in Kraft). Die Einhaltung der kurzen Widerspruchsfrist von vier Monaten, verbunden mit der Entscheidung über die Zustimmung oder Ablehnung von Änderungen, ist bei einer Beteiligung des Bundesrates im Rahmen der innerstaatlichen Inkraftsetzung nicht gewährleistet. Änderungen des Übereinkommens könnten für die Bundesrepublik Deutschland ohne die erforderliche innerstaatliche Umsetzung in Kraft treten.

Materiell werden die Mitwirkungsrechte des Bundesrates nicht eingeschränkt, da keine Konkurrenz oder Inkompatibilität zu den im Rahmen der Europäischen Union entwickelten technischen Vorschriften für den internationalen Verkehr besteht. Für die EU-Staaten gelten im internationalen Verkehr die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Die künftigen TSI beruhen auf der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. EG Nr. L 235 S. 6 vom 17. September 1996) und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. EG Nr. 110 S. 1 vom 20. April 2001). Diese sind für alle EU-Staaten verbindlich. Zielrichtung der EU-Staaten im Rahmen des Übereinkommens kann es somit nur sein, durch entsprechende Anträge den Geltungsbereich der EU-Vorschriften über den EU-Bereich hinaus auch auf die anderen Vertragsstaaten des Übereinkommens auszudehnen.

Nummer 3

Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet gemäß Artikel 33 § 6 des Übereinkommens über Anträge auf Änderung der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU. Diese Entscheidungskompetenz umfasst auch die

Verbindlicherklärung technischer Normen (Artikel 5 APTU) und die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften (Artikel 6 APTU), da die für verbindlich erklärten technischen Normen und die angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU enthalten sind (Artikel 8 § 1 APTU). Die erstmalige Erstellung der Anlagen erfolgt nach dem gleichen Verfahren, wie es für Änderungen der Anlagen vorgesehen ist (Artikel 8 § 3 APTU). Die Bezugnahme in Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes auf Artikel 33 § 6 des Übereinkommens wäre daher ausreichend. Um das Ausmaß der Ermächtigung jedoch unzweifelhaft deutlich zu machen, werden die zitierten Vorschriften ausdrücklich genannt. Im Übrigen siehe Begründung zu Nummer 2.

Nummer 4 und 5

Siehe Begründung zu Nummer 2.

Zu Artikel 3

Nummer 1

Die Vorschrift stellt klar, dass für internationale Beförderungen das Übereinkommen für den internationalen Eisenbahnverkehr gilt.

Nummer 2

Das Haftungssystem der ER CIV und das deutsche Haftungssystem für Unfälle im Eisenbahnbetrieb sind nicht deckungsgleich. Während in den ER CIV grundsätzlich eine verschuldensunabhängige Haftung mit Höchstbeträgen festgelegt ist, existieren im deutschen Haftungssystem sowohl eine verschuldensunabhängige Haftung mit Haftungshöchstbeträgen als auch eine unbegrenzte Verschuldenshaftung. Die Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis wurde jedoch bislang sowohl in den bisherigen ER CIV (Artikel 16 ER CIV) als auch im nationalen Recht (§ 17 EVO) ausgeschlossen. Diese Vorschriften enthalten nur die auf Grund des Beförderungsvertrages ohnehin bestehende Pflicht, für die Weiterbeförderung zu sorgen.

Da in Artikel 32 ER CIV in der Fassung des Protokolls 1999 eine Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis eingeführt ist, ist eine entsprechende Haftung auch für nationale Transporte erforderlich, damit eine Schlechterstellung der Reisenden im Geltungsbereich der EVO vermieden wird. Die Regelungen des Artikels 32 ER CIV werden daher weitgehend durch § 17 EVO auch für nationale Transporte übernommen. Die in Artikel 32 § 2 Buchstabe c ER CIV in der Fassung des Protokolls enthaltene Regelung, wonach ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, nicht als Dritter gilt, soll nicht in § 17 EVO übernommen werden, da sie nur Bedeutung für internationale Verkehre hat, auf die deutsches nationales Recht nicht anzuwenden ist. Denn Zweck der Regelung der ER CIV in der Fassung des Protokolls ist, den Reisenden in den Fällen zu schützen, in denen ihm in einem Schadensfall nach nationalem Recht geringere Ansprüche gegenüber einem haftpflichtigen Dritten eingeräumt werden als nach den ER CIV in der Fassung des Protokolls. Nach deutschem Recht trifft diese Situation jedoch nicht zu, weil ein einheitliches nationales Haftungssystem (Gefährdungshaftung nach dem Haftpflichtgesetz und deliktische Haftung) für alle am Eisenbahnbetrieb Beteiligten besteht.

Zu Artikel 4

Mit dieser Regelung wird erreicht, dass die Teile der Eisenbahn-Verkehrsordnung, die durch dieses Gesetz geändert worden sind, künftig wieder auf Grund der Verordnungsermächtigung des § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b AEG geändert werden können.

Zu Artikel 5

Absatz 1

Die Bestimmung regelt das Inkrafttreten. Die Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung soll wegen der Parallelität der Vorschriften zeitgleich mit dem Inkrafttreten des Protokolls wirksam werden.

Absatz 2

Der Zeitpunkt, in dem das Protokoll nach seinem Artikel 4 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Für den Bund entstehen Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand voraussichtlich nicht. Auf die OTIF kommen insgesamt Mehrausgaben zu, da ihre Zuständigkeit durch die neue Aufgabe der Schaffung einheitlicher Bestimmungen für Eisenbahnmaterial und dessen Zulassung zur Verwendung im internationalen Verkehr erweitert wurde, eine technische Datenbank durch die Organisation geführt werden soll und die englische Sprache als Amtssprache eingeführt wurde. Für die Bundesrepublik Deutschland werden sich die Beiträge voraussichtlich gleichwohl nicht erhöhen, da durch Anwendung eines neuen Beitragsschlüssels der Höchstbeitrag eines Mitgliedstaates an den Ausgaben der OTIF auf 15 % begrenzt wurde. Bisher trug die Bundesrepublik Deutschland als einziger Mitgliedstaat ca. 17 % der Gesamtbeiträge aller Mitgliedstaaten (im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ca. 500 000 Schweizer Franken jährlich). Eventuelle Mehrausgaben werden im Einzelplan 12 eingespart.

Auch für die Länder und Gemeinden entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand.

Durch den Vollzug des Gesetzes entstehen keine Mehraufwendungen bei den Behörden des Bundes und der Länder, da im Falle der Verwendung von Eisenbahnmaterial und Fahrzeugen im internationalen Verkehr lediglich die international vereinheitlichten Zulassungsvorschriften und technischen Normen anstelle der nationalen Vorschriften anzuwenden sind. Für die Gemeinden entsteht kein Vollzugsaufwand.

Die Regelungen des Übereinkommens enthalten sowohl Erweiterungen als auch Einschränkungen der Haftung. Im Personenverkehr wird die Haftung verschärft. Im Güterverkehr bleibt sie dagegen weitgehend unverändert. Zugleich wird die bislang zwingende Haftungsgemeinschaft aller Eisenbahnen, die an einem internationalen Gütertransport beteiligt sind, aufgehoben, so dass die Haftung auf die selbst durchgeführten Transporte beschränkt werden kann. Dies kann, je nach Lage des Einzelfalls, zu finanziellen Mehr- oder Minderbelastungen der Eisenbahnen führen. Die sich hieraus insgesamt ergebenden Mehrkosten oder Kosteneinsparungen lassen sich nicht quantifizieren. Auswirkungen auf die Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

Protokoll
vom 3. Juni 1999
betreffend die Änderung des Übereinkommens
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980
(Protokoll 1999)

Protocol
of 3 June 1999
for the Modification of the Convention
concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980
(Protocol 1999)

Protocole
du 3 juin 1999
portant modification de la Convention
relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980
(Protocole 1999)

In Anwendung der Artikel 6 und 19 § 2 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr, unterzeichnet in Bern am 9. Mai 1980, im folgenden „COTIF 1980“ genannt, wurde vom 26. Mai bis 3. Juni 1999 in Vilnius die fünfte Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) abgehalten.

- Überzeugt von der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer zwischenstaatlichen Organisation, die sich auf staatlicher Ebene möglichst mit allen Fragen befaßt, die den internationalen Eisenbahnverkehr berühren,
- in der Erwägung, daß im Hinblick auf die Anwendung des COTIF 1980 durch 39 Staaten in Europa, Asien und Afrika sowie durch die Eisenbahnunternehmen in diesen Staaten die hierfür geeignetste Organisation die OTIF ist,
- in Anbetracht der Notwendigkeit, das COTIF 1980, insbesondere die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, weiterzuentwickeln, um es den neuen Bedürfnissen des internationalen Eisenbahnverkehrs anzupassen,
- in der Erwägung, daß die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter im internationalen Eisenbahnverkehr es erfordert, das RID zu einer Ordnung öffentlichen Rechts umzugestalten, deren Anwendung nicht vom Abschluß eines Beförderungsvertrages nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM abhängt,
- in der Erwägung, daß die seit der Unterzeichnung des Übereinkommens am 9. Mai 1980 eingetretenen politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Veränderungen in einer Vielzahl von Mitgliedstaaten Anlaß geben, für weitere Rechtsbereiche, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind, einheitliche Rechtsvorschriften aufzustellen und weiterzuentwickeln,
- in der Erwägung, daß die Staaten, unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange, wirksamere Schritte unternehmen sollten, um immer noch bestehende Hindernisse beim Grenzübergang im internationalen Eisenbahnverkehr abzubauen,
- in der Erwägung, daß es im Interesse des internationalen Eisenbahnverkehrs wichtig ist, die auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens bestehenden multilateralen internationalen Übereinkommen und Vereinbarungen zu aktualisieren und sie gegebenenfalls in das Übereinkommen zu integrieren,

hat die Generalversammlung beschlossen:

In application of Articles 6 and 19 § 2 of the Convention concerning International Carriage by Rail, signed at Berne on 9 May 1980, hereinafter called “COTIF 1980”, the fifth General Assembly of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) was held at Vilnius from 26 May to 3 June 1999.

- Convinced of the necessity for and usefulness of an intergovernmental organisation which deals so far as possible with all aspects of international carriage by rail at the State level,
- considering that for this purpose, taking account of the application of COTIF 1980 by 39 States in Europe, Asia and Africa as well as by the railway undertakings in those States, OTIF is the most appropriate organisation,
- considering the necessity of developing COTIF 1980, in particular the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, in order to adapt it to the present needs of international carriage by rail,
- considering that safety during the carriage of dangerous goods in international rail traffic demands the transformation of RID into a regime of public law, whose application no longer depends upon the conclusion of a contract of carriage subject to the CIM Uniform Rules,
- considering that the political, economic and juridical changes which have occurred in a large number of Member States since the signing of the Convention on 9 May 1980 should be the motive for establishing and for developing prescriptions which are uniform covering other fields of law which are important for international rail traffic,
- considering that the States should adopt, while taking into account special public interests, more efficacious measures to eliminate the obstacles which persist in the crossing of frontiers in international rail traffic,
- considering that, in the interest of international carriage by rail, it is important to bring up to date the international multilateral conventions and agreements which exist in the railway field and to integrate them, where appropriate, into the Convention,

the General Assembly has decided the following:

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée «COTIF 1980», la cinquième Assemblée générale de l’Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s’est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

- Convaincue de la nécessité et de l’utilité d’une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l’échelon des Etats,
- considérant qu’à cet effet et compte tenu de l’application de la COTIF 1980 par 39 Etats en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces Etats, l’OTIF est l’Organisation la plus appropriée,
- considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l’adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,
- considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l’application ne dépend plus de la conclusion d’un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,
- considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d’établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d’autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,
- considérant que les Etats devraient prendre, en tenant compte d’intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire,
- considérant que dans l’intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d’actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention,

l’Assemblée générale a décidé ce qui suit:

Artikel 1

Neufassung des Übereinkommens

Das COTIF 1980 wird geändert und erhält die Fassung, die als Anlage beigefügt ist und die einen Bestandteil dieses Protokolls bildet.

Artikel 2

Vorläufiger Depositar

§ 1

Die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, werden von der OTIF als vorläufigem Depositar in der Zeit von der Auflegung dieses Protokolls zur Unterzeichnung bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls wahrgenommen.

§ 2

Der vorläufige Depositar unterrichtet die Mitgliedstaaten über

a) die Unterzeichnungen dieses Protokolls, die Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- und Beitrittsurkunden,

b) den Tag, an dem dieses Protokoll in Anwendung seines Artikels 4 in Kraft tritt,

und erfüllt die übrigen Aufgaben eines Depositars, wie sie in Teil VII des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge aufgeführt sind.

Artikel 3

Unterzeichnung. Ratifizierung. Annahme. Genehmigung. Beitritt

§ 1

Dieses Protokoll liegt bis zum 31. Dezember 1999 zur Unterzeichnung durch die Mitgliedstaaten auf. Die Unterzeichnung erfolgt in Bern beim vorläufigen Depositar.

§ 2

Gemäß Artikel 20 § 1 COTIF 1980 bedarf dieses Protokoll der Ratifizierung, der Annahme oder der Genehmigung. Die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden werden so bald wie möglich beim vorläufigen Depositar hinterlegt.

§ 3

Die Mitgliedstaaten, die dieses Protokoll nicht innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist unterzeichnet haben, und Staaten, deren Beitrittsantrag zum COTIF 1980 gemäß dessen Artikel 23 § 2 rechtsverbindlich angenommen ist, können bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls diesem durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beim vorläufigen Depositar beitreten.

Article 1

New version of the Convention

COTIF 1980 shall be modified according to the version appearing in the Annex which forms an integral part of this Protocol.

Article 2

Provisional Depositary

§ 1

The functions of the Depositary Government, provided for in Articles 22 to 26 of COTIF 1980, shall be performed by OTIF, as Provisional Depositary, from the opening for signature of this Protocol and until the date of its entry into force.

§ 2

The Provisional Depositary shall inform the Member States

a) of signatures of this Protocol and of the deposit of instruments of ratification, acceptance, approval or accession,

b) of the day on which this Protocol enters into force in application of its Article 4,

and shall perform the other functions of Depositary such as are set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptance. Approval. Accession

§ 1

This Protocol shall remain open for signature by the Member States until 31 December 1999. The signing shall take place at Berne at the office of the Provisional Depositary.

§ 2

In accordance with Article 20 § 1 of COTIF 1980, this Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited as soon as possible with the Provisional Depositary.

§ 3

The Member States which have not signed this Protocol within the period provided for in § 1, as well as States of which the application to accede to COTIF 1980 is deemed to have been accepted in accordance with its Article 23 § 2, may accede to this Protocol before its entry into force by depositing an instrument of accession with the Provisional Depositary.

Article premier

Nouvelle teneur de la Convention

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

Article 2

Dépositaire provisoire

§ 1

Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

§ 2

Le Dépositaire provisoire avise les Etats membres:

a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion,

b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4,

et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

§ 1

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2

Conformément à l'article 20, § 1 de la COTIF 1980, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire provisoire.

§ 3

Les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au § 1, ainsi que les Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.

§ 4

Der Beitritt eines Staates zum COTIF 1980 gemäß dessen Artikel 23, der nach Auflegung dieses Protokolls zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beantragt wird, gilt sowohl für das COTIF 1980 als auch für das Übereinkommen in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll.

§ 4

The accession of a State to COTIF 1980 in accordance with its Article 23, the application to accede having been made during the period between the opening of this Protocol for signature and its entry into force, shall be considered as an accession to COTIF 1980 as well as to the Convention in its new version which appears in the Annex to this Protocol.

§ 4

L'adhésion d'un Etat à la COTIF 1980 conformément à son article 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

Artikel 4

Inkrafttreten

§ 1

Dieses Protokoll tritt am ersten Tag des dritten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der vorläufige Depositar den Mitgliedstaaten die Hinterlegung der Urkunde, mit der die Bedingungen des Artikels 20 § 2 COTIF 1980 erfüllt werden, mitgeteilt hat. Als Mitgliedstaaten im Sinne dieses Artikels 20 § 2 gelten die Staaten, die im Zeitpunkt des Beschlusses der fünften Generalversammlung Mitgliedstaaten waren und es in dem Zeitpunkt sind, in dem die Bedingungen für das Inkrafttreten dieses Protokolls erfüllt werden.

§ 2

Artikel 3 findet jedoch bereits Anwendung, sobald dieses Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt ist.

Article 4

Entry into force

§ 1

This Protocol shall enter into force on the first day of the third month following that during which the Provisional Depositary will have notified the Member States of the deposit of the instrument by which the conditions of Article 20 § 2 of COTIF 1980 are fulfilled. States which, at the time of the decision of the fifth General Assembly, were Member States and which are still such at the moment when the conditions for entry into force of this Protocol are satisfied, shall be considered as Member States within the meaning of the said Article 20 § 2.

§ 2

However, Article 3 shall be applicable from the opening for signature of this Protocol.

Article 4

Entrée en vigueur

§ 1

Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2 les Etats, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

§ 2

Toutefois, l'article 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

Artikel 5

Erklärungen und Vorbehalte

Erklärungen und Vorbehalte, die nach Artikel 42 § 1 des Übereinkommens in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll zulässig sind, können jederzeit auch vor Inkrafttreten dieses Protokolls abgegeben oder eingelegt werden. Sie werden im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls wirksam.

Article 5

Declarations and reservations

Declarations and reservations, provided for in Article 42 § 1 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol, may be made or lodged at any time, even before the entry into force of this Protocol. They shall take effect at the time of entry into force of this Protocol.

Article 5

Déclarations et réserves

Les déclarations et réserves, prévues à l'article 42, § 1 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Artikel 6

Übergangsregelungen

§ 1

Spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Protokolls beruft der Generalsekretär der OTIF die Generalversammlung ein:

a) zur Bezeichnung der Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die nächste Amtszeit (Artikel 14 § 2 Buchst. b) COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll) und, gegebenenfalls, zur Beschlußfassung über das Ende der Amtszeit des im Amt befindlichen Verwaltungsausschusses,

b) zur Festsetzung des Höchstbetrages, den die Ausgaben der Organisation in jeder Haushaltsperiode in einem Zeitraum von sechs Jahren erreichen dür-

Article 6

Transitional provisions

§ 1

At the latest six months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the General Assembly in order to

a) designate the members of the Administrative Committee for the next period (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol) and, if appropriate, to take decisions about the end of the mandate of the current Administrative Committee,

b) fix, for a period of six years, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during each financial period (Article 14 § 2,

Article 6

Dispositions transitoires

§ 1

Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin:

a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,

b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14,

fen (Artikel 14 § 2 Buchst. e) COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll), und

c) gegebenenfalls zur Wahl des Generalsekretärs (Artikel 14 § 2 Buchst. c) COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll).

§ 2

Spätestens drei Monate nach Inkrafttreten dieses Protokolls beruft der Generalsekretär der OTIF den Fachausschuß für technische Fragen ein.

§ 3

Nach Inkrafttreten dieses Protokolls endet die Amtszeit des Verwaltungsausschusses, der gemäß Artikel 6 § 2 Buchst. b) COTIF 1980 bestellt wurde, mit dem von der Generalversammlung festgesetzten Zeitpunkt, der mit dem für den Beginn der Amtszeit der von ihr bezeichneten Mitglieder und Ersatzmitglieder des Verwaltungsauschusses (Artikel 14 § 2 Buchst. b) COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll) übereinstimmen muß.

§ 4

Die Amtszeit des im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls im Amt befindlichen Generaldirektors des Zentralamtes endet mit Ablauf des Zeitraumes, für den er gemäß Artikel 7 § 2 Buchst. d) COTIF 1980 bestellt worden ist. Er übt ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls die Funktionen des Generalsekretärs aus.

§ 5

Auch nach Inkrafttreten dieses Protokolls bleiben für

a) die Rechnungsprüfung und die Genehmigung der Jahresrechnung der Organisation,

b) die Festsetzung der endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten zu den Ausgaben der Organisation,

c) die Bezahlung der Beiträge,

d) den vor Inkrafttreten dieses Protokolls festgesetzten Höchstbetrag, den die Ausgaben der Organisation in einem Fünfjahreszeitraum erreichen dürfen,

die einschlägigen Bestimmungen der Artikel 6, 7 und 11 COTIF 1980 anwendbar. Die Buchstaben a) bis c) betreffen das Jahr, in dem dieses Protokoll in Kraft tritt, sowie das diesem Jahr vorangehende Jahr.

§ 6

Die endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten für das Jahr, in dem dieses Protokoll in Kraft tritt, werden auf der Grundlage des Artikels 11 § 1 COTIF 1980 berechnet.

letter e) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol), and

c) proceed, if appropriate, to the election of the Secretary General (Article 14 § 2, letter c) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 2

At the latest three months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the Committee of Technical Experts.

§ 3

After the entry into force of this Protocol, the mandate of the Administrative Committee, determined in accordance with Article 6 § 2, letter b) of COTIF 1980, shall terminate on the date fixed by the General Assembly which must coincide with the beginning of the mandate of the members and deputy members of the Administrative Committee designated by the General Assembly (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 4

The mandate of the Director General of the Central Office, in office at the time of entry into force of this Protocol, shall terminate on the expiration of the period for which he has been appointed in accordance with Article 7 § 2, letter d) of COTIF 1980. He shall exercise, from the time of entry into force of this Protocol, the functions of Secretary General.

§ 5

Even after the entry into force of this Protocol, the relevant provisions of Articles 6, 7 and 11 of COTIF 1980 shall remain applicable with regard to

a) the auditing of the accounts and the approval of the annual accounts of the Organisation,

b) the fixing of the definitive contributions of the Member States to the expenses of the Organisation,

c) the payment of contributions,

d) the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during a five-year period, fixed before the entry into force of this Protocol.

Letters a) to c) refer to the year during which this Protocol enters into force as well as to the year which precedes that year.

§ 6

The definitive contributions of the Member States due for the year during which this Protocol enters into force, shall be calculated on the basis of Article 11 § 1 of COTIF 1980.

§ 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l’Annexe au présent Protocole), et

c) de procéder, le cas échéant, à l’élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l’Annexe au présent Protocole).

§ 2

Au plus tard trois mois après l’entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l’OTIF convoque la Commission d’experts techniques.

§ 3

Après l’entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l’article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l’Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l’Annexe au présent Protocole).

§ 4

Le mandat du Directeur général de l’Office central, en fonction au moment de l’entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l’expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l’article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980. A partir du moment de l’entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

§ 5

Même après l’entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne:

a) la vérification des comptes et l’approbation des comptes annuels de l’Organisation,

b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l’Organisation,

c) le paiement des contributions,

d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l’Organisation au cours d’une période quinquennale, fixé avant l’entrée en vigueur du présent Protocole.

Les lettres a) à c) se réfèrent à l’année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu’à celle qui précède cette année.

§ 6

Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l’année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l’article 11, § 1 de la COTIF 1980.

§ 7

Auf Antrag eines Mitgliedstaates, dessen auf der Grundlage des Artikels 26 des Übereinkommens in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll berechneter Beitrag höher ist als der für das Jahr 1999 geschuldete Beitrag, kann die Generalversammlung den Beitrag dieses Staates für die drei auf das Jahr des Inkrafttretens dieses Protokolls folgenden Jahre unter Beachtung folgender Grundsätze festsetzen:

a) Grundlage für die Festsetzung des Übergangsbeitrages ist der Mindestbeitrag nach dem erwähnten Artikel 26 § 3 oder der für das Jahr 1999 geschuldete Beitrag, wenn dieser höher ist als der Mindestbeitrag;

b) der Beitrag wird in drei Schritten angepaßt, um zu dem Betrag zu gelangen, der als endgültiger, auf der Grundlage des erwähnten Artikels 26 berechneter Beitrag geschuldet wird.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Mitgliedstaaten, die den Mindestbeitrag schulden, der in jedem Falle zu zahlen ist.

§ 8

Auf Verträge über die Beförderung von Personen oder Gütern im internationalen Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten, die gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV 1980 oder den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM 1980 geschlossen wurden, finden auch nach Inkrafttreten dieses Protokolls die im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltenden Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

§ 9

Die zwingenden Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI finden auf Verträge, die vor dem Inkrafttreten dieses Protokolls geschlossen wurden, ein Jahr nach seinem Inkrafttreten Anwendung.

Artikel 7

Wortlaut des Protokolls

§ 1

Dieses Protokoll ist in deutscher, englischer und französischer Sprache abgefaßt und unterzeichnet. Im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut maßgebend.

§ 2

Auf Antrag eines der betroffenen Mitgliedstaaten gibt die Organisation amtliche Übersetzungen dieses Protokolls in weiteren Sprachen heraus, sofern eine dieser Sprachen Amtssprache im Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten ist. Die Übersetzungen werden in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der betroffenen Mitgliedstaaten erarbeitet.

§ 7

At the request of the Member State whose contribution calculated pursuant to Article 26 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol is greater than that for the year 1999, the General Assembly may determine the contribution of that State for the three years which follow the year of entry into force of this Protocol, taking account of the following principles:

a) the basis for the determination of the transitional contribution shall be the minimum contribution pursuant to Article 26 § 3 above referred to or the contribution due for the year 1999 if this is greater than the minimum contribution;

b) the contribution shall be adapted progressively in three steps at most to arrive at the amount of the definitive contribution calculated pursuant to Article 26 above referred to.

This provision shall not apply to Member States which owe the minimum contribution which, in any event, shall remain due.

§ 8

Contracts of carriage of passengers or goods in international traffic between Member States, concluded pursuant to the CIV Uniform Rules 1980 or the CIM Uniform Rules 1980, shall remain subject to the Uniform Rules in force at the time of the conclusion of the contracts even after the entry into force of this Protocol.

§ 9

Mandatory provisions of the CUV Uniform Rules and of the CUI Uniform Rules shall apply to contracts concluded before the entry into force of this Protocol one year after its entry into force.

Article 7

Texts of the Protocol

§ 1

This Protocol shall be concluded and signed in the English, French and German languages. In the case of divergence, the French text shall prevail.

§ 2

On a proposal by one of the Member States concerned, the Organisation shall publish official translations of this Protocol in other languages, if one of these languages is an official language in the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

§ 7

Sur demande de l’Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l’article 26 de la Convention dans la teneur de l’Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l’année 1999, l’Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l’année de l’entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants:

a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l’article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l’année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;

b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l’article 26 susvisé.

Cette disposition ne s’applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

§ 8

Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l’entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 9

Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s’appliquent aux contrats conclus avant l’entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

Article 7

Textes du Protocole

§ 1

Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2

Sur proposition de l’un des Etats membres concernés, l’Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d’autres langues, dans la mesure où l’une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d’au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten das vorstehende Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Vilnius, am 3. Juni 1999, in je einer Urschrift in deutscher, englischer und französischer Sprache; diese Urschriften werden im Archiv der OTIF hinterlegt. Jeder Mitgliedstaat erhält eine beglaubigte Abschrift dieser Urschriften.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries duly authorised by their respective Governments have signed this Protocol.

Done at Vilnius on 3 June 1999, in one original in each of the English, French and German languages; these originals shall remain deposited in the archives of OTIF. Certified copies shall be sent to each of the Member States.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des Etats membres.

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Titel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Zwischenstaatliche Organisation

§ 1

Die Parteien dieses Übereinkommens bilden als Mitgliedstaaten die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), im folgenden „Organisation“ genannt.

§ 2

Die Organisation hat ihren Sitz in Bern. Die Generalversammlung kann beschließen, ihn an einen anderen Ort in einem der Mitgliedstaaten zu verlegen.

§ 3

Die Organisation besitzt Rechtspersönlichkeit. Sie kann insbesondere Verträge schließen, bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern sowie klagen und verklagt werden.

§ 4

Die Organisation, die Mitglieder ihres Personals, die von ihr berufenen Sachverständigen und die Vertreter der Mitgliedstaaten genießen die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Vorrechte und Immunitäten, und zwar zu den Bedingungen, wie sie im Protokoll über die Vorrechte und Immunitäten der Organisation, das dem Übereinkommen beigefügt ist, festgelegt sind.

§ 5

Die Beziehungen zwischen der Organisation und dem Sitzstaat werden in einem Sitzabkommen geregelt.

§ 6

Die Arbeitssprachen der Organisation sind Deutsch, Englisch und Französisch. Die Generalversammlung kann weitere Arbeitssprachen einführen.

Title I

General Provisions

Article 1

Intergovernmental Organisation

§ 1

The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called “the Organisation”.

§ 2

The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.

§ 3

The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.

§ 4

The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.

§ 5

Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.

§ 6

The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

Titre premier

Généralités

Article premier

Organisation intergouvernementale

§ 1

Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu’Etats membres, l’Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée «l’Organisation».

§ 2

Le siège de l’Organisation est à Berne. L’Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l’un des Etats membres.

§ 3

L’Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d’acquérir et d’aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d’ester en justice.

§ 4

L’Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole sur les privilèges et immunités de l’Organisation, annexé à la Convention.

§ 5

Les relations entre l’Organisation et l’Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 6

Les langues de travail de l’Organisation sont le français, l’allemand et l’anglais. L’Assemblée générale peut introduire d’autres langues de travail.

Artikel 2

Ziel der Organisation

§ 1

Ziel der Organisation ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern; zu diesem Zweck wird sie insbesondere

a) einheitliche Rechtsordnungen für folgende Rechtsbereiche aufstellen:

   1. Vertrag über die Beförderung von Personen und Gütern im durchgehenden internationalen Eisenbahnverkehr, einschließlich ergänzender Beförderungen mit anderen Beförderungsmitteln, die Gegenstand eines einzigen Vertrages sind;
   2. Vertrag über die Verwendung von Wagen als Beförderungsmittel im internationalen Eisenbahnverkehr;
   3. Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr;
   4. Beförderung gefährlicher Güter im internationalen Eisenbahnverkehr;

b) auf eine zügige Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange hinwirken, soweit diese Hindernisse ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben;

c) zur Interoperabilität und technischen Harmonisierung im Eisenbahnbereich durch Verbindlicherklärung technischer Normen und Annahme einheitlicher technischer Vorschriften beitragen;

d) ein einheitliches Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, aufstellen;

e) die Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen überwachen;

f) die in den Buchstaben a) bis e) genannten einheitlichen Rechtsordnungen, Regeln und Verfahren unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Veränderungen weiterentwickeln.

§ 2

Die Organisation kann

a) im Rahmen der in § 1 genannten Ziele weitere einheitliche Rechtsordnungen ausarbeiten;

b) einen Rahmen bilden, in dem die Mitgliedstaaten weitere internationale Übereinkommen mit dem Ziel ausarbeiten können, den internationalen Eisen-

Article 2

Aim of the Organisation

§ 1

The aim of the Organisation shall be to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail, in particular by

a) establishing systems of uniform law in the following fields of law:

   1. contract of international carriage of passengers and goods in international through traffic by rail, including complementary carriage by other modes of transport subject to a single contract;
   2. contract of use of wagons as means of transport in international rail traffic;
   3. contract of use of infrastructure in international rail traffic;
   4. carriage of dangerous goods in international rail traffic;

b) contributing to the removal, in the shortest time possible, of obstacles to the crossing of frontiers in international rail traffic, while taking into account special public interests, to the extent that the causes of these obstacles are within the responsibility of States;

c) contributing to interoperability and technical harmonisation in the railway field by the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions;

d) establishing a uniform procedure for the technical admission of railway material intended for use in international traffic;

e) keeping a watch on the application of all the rules and recommendations established within the Organisation;

f) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to e) taking account of legal, economic and technical developments.

§ 2

The Organisation may

a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law;

b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate interna-

Article 2

But de l'Organisation

§ 1

L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants:

   1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;
   2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;
   3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;
   4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;

b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;

c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;

d) en établisssant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

e) en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation;

f) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

§ 2

L'Organisation peut

a) dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme;

b) constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer

bahnverkehr zu fördern, zu verbessern oder zu erleichtern.

Artikel 3

Internationale Zusammenarbeit

§ 1

Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, ihre internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens grundsätzlich in der Organisation zu konzentrieren, soweit ein Zusammenhang mit den Aufgaben besteht, die ihr gemäß Artikel 2 und 4 zugewiesen sind. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die Mitgliedstaaten alle notwendigen und zweckdienlichen Maßnahmen ergreifen, damit bestehende multilaterale internationale Übereinkommen und Vereinbarungen, deren Vertragsparteien sie sind, entsprechend angepaßt werden, soweit diese Übereinkommen und Vereinbarungen die internationale Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen betreffen und anderen zwischenstaatlichen oder nichtstaatlichen Organisationen Aufgaben zuweisen, die sich mit den Aufgaben der Organisation überschneiden.

§ 2

Die Verpflichtungen, die sich aus § 1 für die Mitgliedstaaten, die zugleich Mitglieder der Europäischen Gemeinschaften oder zugleich Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, ergeben, lassen die Verpflichtungen, die sie als Mitglieder der Europäischen Gemeinschaften oder als Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum treffen, unberührt.

Artikel 4

Übernahme und Übertragung von Aufgaben

§ 1

Auf Beschluß der Generalversammlung kann die Organisation in Einklang mit den in Artikel 2 genannten Zielen Aufgaben, Mittel und Verbindlichkeiten übernehmen, die ihr von anderen zwischenstaatlichen Organisationen auf der Grundlage von Vereinbarungen mit diesen Organisationen übertragen werden.

§ 2

Auf Beschluß der Generalversammlung kann die Organisation Aufgaben, Mittel und Verbindlichkeiten auf andere zwischenstaatliche Organisationen auf der Grundlage von Vereinbarungen mit diesen Organisationen übertragen.

§ 3

Die Organisation kann mit Zustimmung des Verwaltungsausschusses Verwaltungsaufgaben wahrnehmen, die mit ihren Zielen in Zusammenhang stehen und ihr von einem Mitgliedstaat übertragen wer-

tional rail traffic.

Article 3

International cooperation

§ 1

The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute competences to other intergovernmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

§ 2

The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement.

Article 4

Taking on and transfer of attributions

§ 1

By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on, within the framework of its aim as defined in Article 2, the attributions, resources and obligations which may be transferred to it by other intergovernmental organisations by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 2

The Organisation may, by a decision of the General Assembly, transfer to other intergovernmental organisations attributions, resources and obligations, by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 3

The Organisation may, with the approval of the Administrative Committee, take on administrative functions related to its aim and which are entrusted to it by a Member State. The expenses of the Organisation,

et de faciliter le trafic international ferroviaire.

Article 3

Coopération internationale

§ 1

Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

§ 2

Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

Article 4

Reprise et transfert d'attributions

§ 1

Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2

L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 3

L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisa-

den. Die Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung dieser Aufgaben ergeben, gehen zu Lasten des betreffenden Mitgliedstaates.

arising out of these functions, shall be met by the Member State concerned.

tion affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

Artikel 5

Besondere Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

§ 1

Die Mitgliedstaaten kommen überein, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um den internationalen Eisenbahnverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen. Zu diesem Zweck verpflichtet sich jeder Mitgliedstaat, im Rahmen des Möglichen

a) jedes überflüssige Verfahren zu beseitigen,

b) die noch erforderlichen Formalitäten zu vereinfachen und zu vereinheitlichen,

c) die Grenzkontrollen zu vereinfachen.

§ 2

Zur Vereinfachung und Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs kommen die Mitgliedstaaten überein, dazu beizutragen, ein möglichst hohes Maß an Einheitlichkeit bei Vorschriften, Standards, Verfahren und Organisationsmethoden betreffend Eisenbahnfahrzeuge, Eisenbahnpersonal, Eisenbahninfrastruktur und Hilfsdienstleistungen zu erreichen.

§ 3

Die Mitgliedstaaten kommen überein, den Abschluß von Vereinbarungen zwischen Infrastrukturbetreibern zu fördern, die darauf abzielen, den internationalen Eisenbahnverkehr zu optimieren.

Article 5

Special obligations of the Member States

§ 1

The Member States agree to adopt all appropriate measures in order to facilitate and accelerate international rail traffic. To that end, each Member State undertakes, to the extent possible, to

a) eliminate any useless procedure,

b) simplify and standardise the formalities already required,

c) simplify frontier checks.

§ 2

In order to facilitate and improve international rail traffic, the Member States agree to lend their support to attain the highest possible degree of uniformity in the regulations, standards, procedures and methods of organisation relating to railway vehicles, railway personnel, railway infrastructure and auxiliary services.

§ 3

The Member States agree to facilitate the conclusion of agreements between infrastructure managers intended to optimise international rail traffic.

Article 5

Obligations particulières des Etats membres

§ 1

Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à:

a) éliminer toute procédure inutile,

b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,

c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2

Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3

Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

Artikel 6

Einheitliche Rechtsvorschriften

§ 1

Sofern keine Erklärungen oder Vorbehalte gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben oder eingelegt worden sind, finden im internationalen Eisenbahnverkehr und bei der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr Anwendung:

a) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)", Anhang A zum Übereinkommen,

b) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)", Anhang B zum Übereinkommen,

c) die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)", Anhang C zum Übereinkommen,

d) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von

Article 6

Uniform Rules

§ 1

So far as declarations are not made in accordance with Article 42 § 1, first sentence, international rail traffic and admission of railway material to use in international traffic shall be governed by:

a) the "Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)", forming Appendix A to the Convention,

b) the "Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)", forming Appendix B to the Convention,

c) the "Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)", forming Appendix C to the Convention,

d) the "Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International

Article 6

Règles uniformes

§ 1

Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par:

a) les «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)», formant l'Appendice A à la Convention,

b) les «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)», formant l'Appendice B à la Convention,

c) le «Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)», formant l'Appendice C à la Convention,

d) les «Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en

Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV)“, Anhang D zum Übereinkommen,

e) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)“, Anhang E zum Übereinkommen,

f) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU)“, Anhang F zum Übereinkommen,

g) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF)“, Anhang G zum Übereinkommen,

h) weitere von der Organisation auf der Grundlage des Artikels 2 § 2 Buchst. a) ausgearbeitete einheitliche Rechtsordnungen, die ebenfalls Anhänge zum Übereinkommen bilden.

§ 2

Die in § 1 genannten Einheitlichen Rechtsvorschriften und Rechtsordnungen sind mit ihren Anlagen Bestandteil des Übereinkommens.

Artikel 7

Begriffsbestimmung „Übereinkommen“

Im folgenden umfaßt der Ausdruck „Übereinkommen“ das Übereinkommen selbst, das in Artikel 1 § 4 genannte Protokoll und die in Artikel 6 genannten Anhänge einschließlich ihrer Anlagen.

Titel II

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 8

Landesrecht

§ 1

Bei Auslegung und Anwendung des Übereinkommens ist seinem Charakter als internationalem Recht und der Notwendigkeit, die Einheitlichkeit zu fördern, Rechnung zu tragen.

§ 2

Soweit im Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, gilt Landesrecht.

§ 3

Unter Landesrecht versteht man das Recht des Staates, in dem der Berechtigte seinen Anspruch geltend macht, einschließlich der Kollisionsnormen.

Rail Traffic (CUV)”, forming Appendix D to the Convention,

e) the “Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)”, forming Appendix E to the Convention,

f) the “Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU)”, forming Appendix F to the Convention,

g) the “Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)”, forming Appendix G to the Convention,

h) other systems of uniform law elaborated by the Organisation pursuant to Article 2 § 2, letter a), also forming Appendices to the Convention.

§ 2

The Uniform Rules, the Regulation and the systems listed in § 1, including their Annexes, shall form an integral part of the Convention.

Article 7

Definition of the expression “Convention”

In the following provisions the expression “Convention” covers the Convention itself, the Protocol referred to in Article 1 § 4 and the Appendices referred to in Article 6, including their Annexes.

Title II

Common Provisions

Article 8

National law

§ 1

When interpreting and applying the Convention, its character of international law and the necessity to promote uniformity shall be taken into account.

§ 2

In the absence of provisions in the Convention, national law shall apply.

§ 3

“National law” means the law of the State in which the person entitled asserts his rights, including the rules relating to conflict of laws.

trafic international ferroviaire (CUV)», formant l’Appendice D à la Convention,

e) les «Règles uniformes concernant le contrat d’utilisation de l’infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)», formant l’Appendice E à la Convention,

f) les «Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l’adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)», formant l’Appendice F à la Convention,

g) les «Règles uniformes concernant l’admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)», formant l’Appendice G à la Convention,

h) d’autres régimes de droit uniforme élaborés par l’Organisation en vertu de l’article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention.

§ 2

Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 7

Définition de la notion «Convention»

Dans les dispositions qui suivent, l’expression «Convention» couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l’article premier, § 4, et les Appendices visés à l’article 6, y compris leurs Annexes.

Titre II

Dispositions communes

Article 8

Droit national

§ 1

Dans l’interprétation et l’application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l’uniformité.

§ 2

A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

§ 3

On entend par droit national le droit de l’Etat où l’ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Artikel 9

Rechnungseinheit

§ 1

Die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht, wie es vom Internationalen Währungsfonds definiert ist.

§ 2

Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Mitgliedstaates, der zugleich Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds für seine eigenen Operationen und Transaktionen angewendeten Methode ermittelt.

§ 3

Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Mitgliedstaates, der nicht zugleich Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf die von diesem Staat bestimmte Art und Weise berechnet. Diese Berechnung muß in der Landeswährung soweit wie möglich zu demselben Realwert führen, wie er sich aus der Anwendung des § 2 ergeben würde.

§ 4

Für einen Mitgliedstaat, der nicht zugleich Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Gesetzgebung die Anwendung des § 2 oder des § 3 nicht erlaubt, wird die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit dem Wert von drei Goldfranken gleichgesetzt. Der Goldfranken ist durch 10/31 Gramm Gold mit einem Feingehalt von 0,900 definiert. Die Umrechnung des Goldfrankens muß in der Landeswährung soweit wie möglich zu demselben Realwert führen, wie er sich aus der Anwendung des § 2 ergeben würde.

§ 5

Innerhalb von drei Monaten nach Inkraftsetzung des Übereinkommens und immer dann, wenn in ihrer Berechnungsmethode oder im Wert ihrer Landeswährung im Verhältnis zur Rechnungseinheit eine Veränderung eintritt, teilen die Mitgliedstaaten ihre Berechnungsmethode gemäß § 3 oder das Ergebnis der Umrechnung gemäß § 4 dem Generalsekretär mit. Er bringt den übrigen Mitgliedstaaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.

§ 6

Ein in Rechnungseinheiten ausgedrückter Betrag wird in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umgerechnet. Die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert der betroffenen Währung am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag.

Article 9

Unit of account

§ 1

The unit of account referred to in the Appendices shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

§ 2

The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method applied by the International Monetary Fund for its own operations and transactions.

§ 3

The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated by the method determined by that State. This calculation must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.

§ 4

For a Member State which is not a member of the International Monetary Fund and whose legislation does not permit the application of § 2 or § 3 above, the unit of account referred to in the Appendices shall be deemed to be equal to three gold francs. The gold franc is defined as 10/31 of a gramme of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the gold franc must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.

§ 5

Within three months after the entry into force of the Convention and each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their method of calculation in accordance with § 3 or of the results of the conversion in accordance with § 4. The latter shall inform the Member States of these notifications.

§ 6

An amount expressed in units of account shall be converted into the national currency of the State of the court or tribunal seized. The conversion shall be made in accordance with the value of the corresponding currency on the day of the judicial decision or on the day agreed between the parties.

Article 9

Unité de compte

§ 1

L'unité de compte prévue par les Appendices est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

§ 2

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 3

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 4

Pour un Etat Membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 2 ou le § 3, l'unité de compte prévue par les Appendices est considérée comme étant égale à trois francs or. Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900. La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 5

Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3 ou les résultats de la conversion conformément au § 4. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.

§ 6

Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

Artikel 10

Zusatzbestimmungen

§ 1

Zur Ausführung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM können zwei oder mehrere Mitgliedstaaten oder zwei oder mehrere Beförderer Zusatzbestimmungen vereinbaren, die von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht abweichen dürfen.

§ 2

Die Zusatzbestimmungen gemäß § 1 werden in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt und veröffentlicht. Die Zusatzbestimmungen der Staaten und ihre Inkraftsetzung werden dem Generalsekretär der Organisation mitgeteilt. Er bringt den übrigen Mitgliedstaaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.

Artikel 11

Prozeßkaution

Bei Klagen auf Grund der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV oder der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI kann eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreites nicht gefordert werden.

Artikel 12

Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung

§ 1

Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund des Übereinkommens vom zuständigen Gericht gefällt worden und nach den für das urteilende Gericht maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, werden in jedem der anderen Mitgliedstaaten vollstreckbar, sobald die in dem Staat, in dem die Vollstreckung erfolgen soll, vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes ist nicht zulässig. Diese Bestimmungen gelten auch für gerichtliche Vergleiche.

§ 2

§ 1 findet keine Anwendung auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile und auf Urteile, die dem Kläger wegen seines Unterliegens im Rechtsstreit außer den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

§ 3

Stehen einem Beförderungsunternehmen aus einer Beförderung, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM anzuwenden sind, Forderungen gegen ein anderes Beförderungsunternehmen zu,

Article 10

Supplementary provisions

§ 1

Two or more Member States or two or more carriers may agree supplementary provisions for the execution of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules; they may not derogate from these Uniform Rules.

§ 2

The supplementary provisions referred to in § 1 shall be put into force and published in the manner required by the laws and prescriptions of each State. The supplementary provisions of States and their coming into force shall be notified to the Secretary General. He shall inform the Member States of these notifications.

Article 11

Security for costs

Security for costs cannot be required in proceedings founded on the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules.

Article 12

Execution of judgments. Attachment

§ 1

Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§ 2

§ 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 3

Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under

Article 10

Dispositions complémentaires

§ 1

Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2

Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

Article 11

Caution judiciaire

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

Article 12

Exécution de jugements. Saisies

§ 1

Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2

Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3

Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être sai-

das nicht demselben Mitgliedstaat angehört, so können diese Forderungen nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Mitgliedstaates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem das Unternehmen angehört, das Gläubiger der zu pfändenden Forderung ist.

a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

sies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4

Forderungen auf Grund von Verträgen, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV oder die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI anzuwenden sind, können nur auf Grund der Entscheidung der Gerichte des Mitgliedstaates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem das Unternehmen angehört, das Gläubiger der zu pfändenden Forderung ist.

§ 4

Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

§ 4

Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 5

Eisenbahnfahrzeuge können in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, in dem der Halter seinen Sitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden. Der Ausdruck „Halter“ bezeichnet denjenigen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter das Eisenbahnfahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt.

§ 5

Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term “keeper” means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.

§ 5

Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme «détenteur» désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

Titel III

Aufbau und Tätigkeit

Artikel 13

Organe

§ 1

Die Tätigkeit der Organisation wird durch die folgenden Organe wahrgenommen:

a) Generalversammlung,

b) Verwaltungsausschuß,

c) Revisionsausschuß,

d) Fachausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter (Fachausschuß RID),

e) Ausschuß für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr,

f) Fachausschuß für technische Fragen,

g) Generalsekretär.

§ 2

Die Generalversammlung kann die zeitlich befristete Einrichtung weiterer Ausschüsse für besondere Aufgaben beschließen.

§ 3

Bei der Feststellung der Beschlußfähigkeit der Generalversammlung und der in § 1 Buchst. c) bis f) genannten Ausschüsse werden Mitgliedstaaten ohne Stimmrecht (Artikel 14 § 5, Artikel 26 § 7 oder Artikel 40 § 4) nicht berücksichtigt.

Title III

Structure and Functioning

Article 13

Organs

§ 1

The functioning of the Organisation shall be ensured by the following organs:

a) the General Assembly,

b) the Administrative Committee,

c) the Revision Committee,

d) the Committee of Experts for the Carriage of Dangerous Goods (RID Expert Committee),

e) the Rail Facilitation Committee,

f) the Committee of Technical Experts,

g) the Secretary General.

§ 2

The General Assembly may decide to establish temporarily other committees for specific tasks.

§ 3

On the determination of the quorum in the General Assembly or in the Committees referred to in § 1, letters c) to f), Member States which do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4) shall not be taken into account.

Titre III

Structure et fonctionnement

Article 13

Organes

§ 1

Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après:

a) l'Assemblée générale,

b) le Comité administratif,

c) la Commission de révision,

d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),

e) la Commission de la facilitation ferroviaire,

f) la Commission d'experts techniques,

g) le Secrétaire général.

§ 2

L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 3

Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4

Der Vorsitz in der Generalversammlung, der Vorsitz im Verwaltungsausschuß sowie die Funktion des Generalsekretärs sollten grundsätzlich nur Angehörigen aus verschiedenen Mitgliedstaaten übertragen werden.

Artikel 14

Generalversammlung

§ 1

Die Generalversammlung besteht aus allen Mitgliedstaaten.

§ 2

Die Generalversammlung

a) gibt sich eine Geschäftsordnung;

b) bestimmt die Mitglieder des Verwaltungsausschusses sowie für jedes Mitglied ein Ersatzmitglied und bezeichnet den Mitgliedstaat, welcher den Vorsitz führt (Artikel 15 §§ 1 bis 3);

c) wählt den Generalsekretär (Artikel 21 § 2);

d) gibt Richtlinien für die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses und des Generalsekretärs;

e) setzt für einen Zeitraum von sechs Jahren den Höchstbetrag fest, den die Ausgaben der Organisation in jeder Haushaltsperiode (Artikel 25) erreichen dürfen; andernfalls gibt sie für einen Zeitraum von höchstens sechs Jahren Richtlinien für die Begrenzung dieser Ausgaben;

f) entscheidet über eine Verlegung des Sitzes der Organisation (Artikel 1 § 2);

g) entscheidet über die Einführung weiterer Arbeitssprachen (Artikel 1 § 6);

h) entscheidet über die Übernahme weiterer Aufgaben durch die Organisation (Artikel 4 § 1) sowie über die Übertragung von Aufgaben der Organisation auf eine andere zwischenstaatliche Organisation (Artikel 4 § 2);

i) beschließt gegebenenfalls die zeitlich befristete Einrichtung von Ausschüssen für besondere Aufgaben (Artikel 13 § 2);

j) prüft, ob die Haltung eines Staates als stillschweigende Kündigung anzusehen ist (Artikel 26 § 7);

k) beschließt, die Durchführung der Rechnungsprüfung einem anderen Mitgliedstaat als dem Sitzstaat anzuvertrauen (Artikel 27 § 1);

l) entscheidet über Anträge auf Änderung des Übereinkommens (Artikel 33 §§ 2 und 3);

m) entscheidet über Beitrittsanträge, die ihr unterbreitet werden (Artikel 37 § 4);

§ 4

The chairmanship of the General Assembly, the chairmanship of the Administrative Committee as well as the function of Secretary General must, in principle, be conferred on nationals of different Member States.

Article 14

General Assembly

§ 1

The General Assembly shall be composed of all Member States.

§ 2

The General Assembly shall:

a) establish its rules of procedure;

b) designate the members of the Administrative Committee as well as a deputy member for each member and elect the Member State which will provide the chairmanship of it (Article 15 §§ 1 to 3);

c) elect the Secretary General (Article 21 § 2);

d) issue directives concerning the activity of the Administrative Committee and the Secretary General;

e) fix, for six-year periods, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach in each budgetary period (Article 25); if not, it shall issue directives relating to the limitation of that expenditure for a period no longer than six years;

f) decide whether the headquarters of the Organisation should be located at another place (Article 1 § 2);

g) take decisions about the introduction of other working languages (Article 1 § 6);

h) take decisions about the taking on of other attributions by the Organisation (Article 4 § 1) and the transfer of attributions of the Organisation to another intergovernmental organisation (Article 4 § 2);

i) decide, if necessary, on the temporary establishment of other committees for specific tasks (Article 13 § 2);

j) consider whether the attitude of a State should be regarded as a tacit denunciation (Article 26 § 7);

k) decide whether to entrust the carrying out of the auditing of the accounts to another Member State than the Headquarters State (Article 27 § 1);

l) take decisions about proposals aiming to modify the Convention (Article 33 §§ 2 and 3);

m) take decisions about applications for accession submitted to the General Assembly (Article 37 § 4);

§ 4

La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 14

Assemblée générale

§ 1

L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2

L'Assemblée générale:

a) établit son règlement intérieur;

b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);

c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);

d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;

e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;

f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);

g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);

h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2);

i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2);

j) examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7);

k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1);

l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3);

m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4);

n) entscheidet über die Bedingungen des Beitrittes einer regionalen Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (Artikel 38 § 1);

o) entscheidet über Assoziierungsgesuche, die ihr unterbreitet werden (Artikel 39 § 1);

p) beschließt über die Auflösung der Organisation und die allfällige Übertragung ihrer Aufgaben auf eine andere zwischenstaatliche Organisation (Artikel 43);

q) entscheidet über sonstige Fragen, die auf die Tagesordnung gesetzt sind.

§ 3

Der Generalsekretär beruft die Generalversammlung alle drei Jahre oder auf Antrag eines Drittels der Mitgliedstaaten oder auf Antrag des Verwaltungsausschusses sowie in den Fällen ein, die in Artikel 33 §§ 2 und 3 und in Artikel 37 § 4 vorgesehen sind. Er übermittelt den Mitgliedstaaten spätestens drei Monate vor der Eröffnung der Tagung den Entwurf der Tagesordnung gemäß den in der Geschäftsordnung nach § 2 Buchst. a) festgelegten Bedingungen.

§ 4

Die Generalversammlung ist beschlußfähig (Artikel 13 § 3), wenn die Mehrheit der Mitgliedstaaten vertreten ist. Ein Mitgliedstaat kann sich von einem anderen Mitgliedstaat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als einen anderen Staat vertreten.

§ 5

Bei Beschlüssen der Generalversammlung über Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen haben diejenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung zu dem betreffenden Anhang gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben, kein Stimmrecht.

§ 6

Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse mit der Mehrheit der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten; in den Fällen des § 2 Buchst. e), f), g), h), l) und p) sowie im Falle des Artikels 34 § 6 ist jedoch eine Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich. Im Falle des § 2 Buchst. l) ist eine Mehrheit von zwei Dritteln nur erforderlich, soweit es sich um Anträge auf Änderung des Übereinkommens selbst, mit Ausnahme der Artikel 9 und 27 §§ 2 bis 10, sowie um Anträge auf Änderung des in Artikel 1 § 4 genannten Protokolls handelt.

§ 7

Auf Einladung des Generalsekretärs, die im Einverständnis mit der Mehrheit der Mitgliedstaaten ausgesprochen wurde, können auch

a) Staaten, die nicht Mitglied der Organisation sind,

n) take decisions about the conditions of accession of a regional economic integration organisation (Article 38 § 1);

o) take decisions about applications for association submitted to it (Article 39 § 1);

p) take decisions about the dissolution of the Organisation and about the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation (Article 43);

q) take decisions about other questions placed on the agenda.

§ 3

The Secretary General shall convene the General Assembly once every three years or at the request either of one-third of the Member States or of the Administrative Committee, as well as in the cases referred to in Article 33 §§ 2 and 3 and in Article 37 § 4. He shall send the draft agenda to the Member States at least three months before the opening of the session, in accordance with the conditions defined by the rules of procedure referred to in § 1, letter a).

§ 4

There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the General Assembly when the majority of the Member States are represented there. A Member State may arrange to be represented by another Member State; however a State may not represent more than one other State.

§ 5

In the case of a vote in the General Assembly concerning modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendix in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not have the right to vote.

§ 6

The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 10 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.

§ 7

On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

a) States which are not members of the Organisation,

n) décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1);

o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1);

p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43);

q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour.

§ 3

Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).

§ 4

A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus d'un autre Etat.

§ 5

En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 6

L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 10, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

§ 7

Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) internationale Organisationen und Verbände, die für Fragen, die die Tätigkeit der Organisation betreffen, zuständig sind oder die sich mit auf der Tagesordnung stehenden Fragen befassen,

an den Tagungen der Generalversammlung mit beratender Stimme teilnehmen.

b) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Artikel 15

Verwaltungsausschuß

§ 1

Der Verwaltungsausschuß besteht aus einem Drittel der Mitgliedstaaten.

§ 2

Die Mitglieder des Ausschusses und für jedes Mitglied ein Ersatzmitglied sowie derjenige Mitgliedstaat, der den Vorsitz führt, werden für drei Jahre bezeichnet. Die Zusammensetzung des Ausschusses wird unter Berücksichtigung insbesondere einer angemessenen geographischen Verteilung für jede Amtszeit bestimmt. Wird ein Ersatzmitglied während einer Amtszeit Mitglied des Ausschusses, so ist es für die folgende Amtszeit als Mitglied des Ausschusses zu bezeichnen.

§ 3

Wird ein Sitz frei oder ist das Stimmrecht eines Mitgliedes des Ausschusses ausgesetzt oder nimmt ein Mitglied an zwei aufeinanderfolgenden Tagungen des Ausschusses nicht teil und läßt sich nicht gemäß § 6 von einem anderen Mitglied vertreten, so übt das Ersatzmitglied, das durch die Generalversammlung bezeichnet wurde, dessen Funktionen für den Rest der Amtszeit aus.

§ 4

Abgesehen vom Fall des § 3 darf ein Mitgliedstaat nicht mehr als zwei volle aufeinanderfolgende Amtszeiten dem Ausschuß angehören.

§ 5

Der Ausschuß

a) gibt sich eine Geschäftsordnung;

b) schließt das Sitzabkommen;

c) erläßt das Personalstatut der Organisation;

d) ernennt unter Berücksichtigung der Eignung der Bewerber und einer angemessenen geographischen Verteilung die höheren Bediensteten der Organisation;

e) stellt eine Ordnung für das Rechnungswesen und die Buchhaltung der Organisation auf;

f) genehmigt das Arbeitsprogramm, den Voranschlag, den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluß der Organisation;

Article 15

Administrative Committee

§ 1

The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.

§ 2

The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period must be designated as a member of the Committee for the period which follows.

§ 3

If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.

§ 4

With the exception of the case referred to in § 3, no Member State may sit on the Committee for more than two full consecutive periods.

§ 5

The Committee shall:

a) establish its rules of procedure;

b) conclude the Headquarters Agreement;

c) establish the staff regulation for the Organisation;

d) appoint, taking account of the ability of the candidates and an equitable geographical distribution, the senior officers of the Organisation;

e) establish a regulation concerning the finances and book-keeping of the Organisation;

f) approve the work programme, budget, management report and accounts of the Organisation;

Article 15

Comité administratif

§ 1

Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

§ 2

Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

§ 3

En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4

Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 5

Le Comité

a) établit son règlement intérieur;

b) conclut l'accord de siège;

c) établit le statut du personnel de l'Organisation;

d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;

e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;

f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;

g) setzt auf der Grundlage des genehmigten Rechnungsabschlusses den endgültigen Beitrag, den die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 26 für die beiden abgelaufenen Kalenderjahre zu tragen haben, sowie die Höhe der für das laufende und folgende Kalenderjahr nach Maßgabe des Artikels 26 § 5 zu leistenden Vorauszahlung fest;

h) legt fest, welche Aufgaben der Organisation alle oder nur einen Teil der Mitgliedstaaten betreffen und welche Ausgaben demzufolge von den Mitgliedstaaten zu tragen sind (Artikel 26 § 4);

i) setzt den Betrag für besondere Vergütungen fest (Artikel 26 § 11);

j) erteilt besondere Weisungen für die Rechnungsprüfung (Artikel 27 § 1);

k) stimmt der Übernahme von Verwaltungsaufgaben durch die Organisation zu (Artikel 4 § 3) und setzt die besonderen Beiträge fest, die der betreffende Mitgliedstaat zu entrichten hat;

l) teilt den Mitgliedstaaten den Geschäftsbericht, den Rechnungsabschluß sowie seine Beschlüsse und Empfehlungen mit;

m) verfaßt einen Tätigkeitsbericht, macht Vorschläge für seine Neubestellung und teilt beides den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Generalversammlung, die seine Zusammensetzung zu bestimmen hat (Artikel 14 § 2 Buchst. b)), spätestens zwei Monate vor der Eröffnung der Tagung mit;

n) überwacht die Geschäftsführung des Generalsekretärs;

o) überwacht die sachgemäße Anwendung des Übereinkommens sowie die Ausführung der von den anderen Organen gefaßten Beschlüsse durch den Generalsekretär; zu diesem Zweck kann der Ausschuß die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Anwendung des Übereinkommens und der genannten Beschlüsse zu verbessern;

p) begutachtet Fragen, welche die Tätigkeit der Organisation betreffen können und die ihm von einem Mitgliedstaat oder dem Generalsekretär unterbreitet werden;

q) entscheidet bei Streitigkeiten zwischen einem Mitgliedstaat und dem Generalsekretär hinsichtlich seiner Funktionen als Depositar (Artikel 36 § 2);

r) entscheidet über Anträge auf Ruhen der Mitgliedschaft (Artikel 40).

§ 6

Der Ausschuß ist beschlußfähig, wenn zwei Drittel seiner Mitglieder vertreten sind. Ein Mitglied kann sich von einem anderen Mitglied vertreten lassen; ein Mitglied kann jedoch nicht mehr als ein anderes Mitglied vertreten.

g) fix, on the basis of the approved accounts, the definitive contributions due from the Member States in accordance with Article 26 for the two previous calendar years, as well as the amount of the treasury advance due from the Member States in accordance with Article 26 § 5 for the current year and the next calendar year;

h) determine the attributions of the Organisation which concern all the Member States or only some of the Member States as well as the expenses to be borne, in consequence, by these Member States (Article 26 § 4);

i) fix the amount of specific remuneration (Article 26 § 11);

j) issue special directives concerning the auditing of accounts (Article 27 § 1);

k) approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3) and fix the specific contributions due from the Member State concerned;

l) send to the Member States the management report, the statement of accounts as well as its decisions and recommendations;

m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b));

n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;

o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;

p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;

q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depositary (Article 36 § 2);

r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40).

§ 6

There shall be a quorum in the Administrative Committee when two-thirds of its members are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.

g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l’article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l’avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l’article 26, § 5 pour l’année en cours et pour l’année civile suivante;

h) détermine les attributions de l’Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4);

i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11);

j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1);

k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l’Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l’Etat membre concerné;

l) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;

m) établit et communique aux Etats membres, en vue de l’Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l’ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (article 14, § 2, lettre b));

n) contrôle la gestion du Secrétaire général;

o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu’à l’exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l’application de la Convention et des décisions précitées;

p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l’activité de l’Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;

q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);

r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).

§ 6

Au Comité, le quorum est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d’un autre membre.

§ 7

Der Ausschuß faßt seine Beschlüsse mit der Mehrheit der bei der Abstimmung vertretenen Mitglieder.

§ 8

Sofern er nichts anderes beschließt, tritt der Ausschuß am Sitz der Organisation zusammen. Die Niederschriften der Tagungen werden allen Mitgliedstaaten zugestellt.

§ 9

Der Vorsitzende des Ausschusses

a) beruft den Ausschuß mindestens einmal im Jahr sowie auf Antrag entweder von vier seiner Mitglieder oder des Generalsekretärs ein;

b) übermittelt den Mitgliedern des Ausschusses den Entwurf der Tagesordnung;

c) behandelt in den Grenzen und unter den Bedingungen, die in der Geschäftsordnung des Ausschusses festgelegt sind, die dringlichen Fragen, die zwischen den Tagungen auftreten;

d) unterzeichnet das in § 5 Buchst. b) genannte Sitzabkommen.

§ 10

Der Ausschuß kann im Rahmen seiner eigenen Zuständigkeiten den Vorsitzenden beauftragen, bestimmte besondere Aufgaben auszuführen.

Artikel 16

Übrige Ausschüsse

§ 1

Die in Artikel 13 § 1 Buchst. c) bis f) und § 2 genannten Ausschüsse bestehen grundsätzlich aus allen Mitgliedstaaten. Befaßt sich der Revisionsausschuß, der Fachausschuß RID oder der Fachausschuß für technische Fragen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen und entscheidet darüber, sind jedoch diejenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung zu den betreffenden Anhängen gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben, nicht Mitglieder des jeweiligen Ausschusses.

§ 2

Der Generalsekretär beruft die Ausschüsse entweder von sich aus oder auf Antrag von fünf Mitgliedstaaten oder des Verwaltungsausschusses ein. Der Generalsekretär übermittelt den Mitgliedstaaten spätestens zwei Monate vor der Eröffnung der Tagung den Entwurf der Tagesordnung.

§ 3

Ein Mitgliedstaat kann sich von einem anderen Mitgliedstaat vertreten lassen,

§ 7

The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

§ 8

Unless it decides otherwise, the Committee shall meet at the headquarters of the Organisation. The minutes of its meetings shall be sent to all Member States.

§ 9

The Chairman of the Committee shall:

a) convene the Committee at least once a year as well as at the request of four of its members or of the Secretary General;

b) send to the members of the Committee the draft agenda;

c) deal, within the limits and under the conditions laid down in the rules of procedure, with urgent questions arising in the interval between meetings;

d) sign the Headquarters Agreement referred to in § 5, letter b).

§ 10

The Committee may, within the limits of its own responsibilities, instruct the Chairman to carry out certain specific tasks.

Article 16

Other Committees

§ 1

The Committees referred to in Article 13 § 1, letters c) to f) and § 2 shall be composed, in principle, of all Member States. When the Revision Committee, the RID Expert Committee or the Committee of Technical Experts deliberate and take decisions, within the limits of their competence, about modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendices in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not be members of the Committee concerned.

§ 2

The Secretary General shall convene the Committees either on his own initiative or at the request of five Member States or of the Administrative Committee. The Secretary General shall send the draft agenda to the Member States at least two months before the opening of the meeting.

§ 3

A Member State may arrange to be represented by another Member State; no

§ 7

Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8

Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

§ 9

Le président du Comité:

a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;

b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;

c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;

d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10

Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

Article 16

Commissions

§ 1

Les Commissions visées à l'article 13, § 1, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2

Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 3

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un

jedoch kann ein Staat nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

§ 4

Jeder vertretene Mitgliedstaat verfügt über eine Stimme. Ein Antrag ist angenommen, wenn die Zahl der Ja-Stimmen

a) mindestens gleich einem Drittel der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten und

b) größer als die Zahl der Nein-Stimmen

ist.

§ 5

Auf Einladung des Generalsekretärs, die im Einverständnis mit der Mehrheit der Mitgliedstaaten ausgesprochen wurde, können auch

a) Staaten, die nicht Mitglied der Organisation sind,

b) Mitgliedstaaten, die jedoch nicht Mitglied des jeweiligen Ausschusses sind,

c) internationale Organisationen und Verbände, die für Fragen, die die Tätigkeit der Organisation betreffen, zuständig sind oder die sich mit auf der Tagesordnung stehenden Fragen befassen,

an den Tagungen der Ausschüsse mit beratender Stimme teilnehmen.

§ 6

Die Ausschüsse wählen für jede Tagung oder für einen bestimmten Zeitraum einen Vorsitzenden und einen oder mehrere stellvertretende Vorsitzende.

§ 7

Die Beratungen finden in den Arbeitssprachen statt. Die während der Sitzung in einer Arbeitssprache vorgetragenen Ausführungen werden ihrem wesentlichen Inhalt nach in die anderen Arbeitssprachen übersetzt; die Anträge und die Beschlüsse werden in ihrem vollen Wortlaut übersetzt.

§ 8

Die Niederschriften enthalten eine gedrängte Wiedergabe der Verhandlungen. Die Anträge und die Beschlüsse werden in ihrem vollen Wortlaut aufgenommen. Hinsichtlich der Beschlüsse ist der französische Wortlaut maßgebend. Die Niederschriften werden allen Mitgliedstaaten zugestellt.

§ 9

Die Ausschüsse können zur Behandlung bestimmter Fragen Arbeitsgruppen einsetzen.

§ 10

Die Ausschüsse geben sich eine Geschäftsordnung.

State may however represent more than two other States.

§ 4

Each Member State represented shall have one vote. A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is:

a) equal to at least one-third of the number of Member States represented at the time of the vote and

b) greater than the number of votes against.

§ 5

On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

a) States which are not members of the Organisation,

b) Member States which, however, are not members of the Committee concerned,

c) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend meetings of the Committees in an advisory capacity.

§ 6

The Committees shall elect for each meeting or for an agreed period a Chairman and one or several Deputy Chairmen.

§ 7

The proceedings shall be conducted in the working languages. The substance of what is said during a meeting in one of the working languages shall be translated into the other working languages; proposals and decisions shall be translated in full.

§ 8

The minutes shall summarise the proceedings. Proposals and decisions shall be reproduced in full. With regard to decisions, the French text shall prevail. The minutes shall be sent to all Member States.

§ 9

The Committees may appoint working groups to deal with specific questions.

§ 10

The Committees shall establish their rules of procedure.

Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 4

Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5

Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,

c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.

§ 6

Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.

§ 7

Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 8

Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.

§ 9

Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 10

Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Artikel 17

Revisionsausschuß

§ 1

Der Revisionsausschuß

a) entscheidet gemäß Artikel 33 § 4 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens;

b) prüft die Anträge, die gemäß Artikel 33 § 2 der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen sind.

§ 2

Der Revisionsausschuß ist beschlußfähig (Artikel 13 § 3), wenn die Mehrheit der Mitgliedstaaten vertreten ist.

Article 17

Revision Committee

§ 1

The Revision Committee shall:

a) take decisions, in accordance with Article 33 § 4, about proposals aiming to modify the Convention;

b) consider proposals to be submitted, in accordance with Article 33 § 2, to the General Assembly for decision.

§ 2

There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Revision Committee when the majority of the Member States are represented there.

Article 17

Commission de révision

§ 1

La Commission de révision:

a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;

b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.

§ 2

A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Artikel 18

Fachausschuß RID

§ 1

Der Fachausschuß RID entscheidet gemäß Artikel 33 § 5 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens.

§ 2

Der Fachausschuß RID ist beschlußfähig (Artikel 13 § 3), wenn ein Drittel der Mitgliedstaaten vertreten ist.

Article 18

RID Expert Committee

§ 1

The RID Expert Committee shall take decisions, in accordance with Article 33 § 5, about proposals aiming to modify the Convention.

§ 2

There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the RID Expert Committee when one-third of the Member States are represented there.

Article 18

Commission d'experts du RID

§ 1

La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 2

A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Artikel 19

Ausschuß für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

§ 1

Der Ausschuß für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

a) befaßt sich mit allen Fragen der Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr;

b) empfiehlt Standards, Methoden, Verfahren und Praktiken betreffend Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr.

§ 2

Der Ausschuß für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr ist beschlußfähig (Artikel 13 § 3), wenn ein Drittel der Mitgliedstaaten vertreten ist.

Article 19

Rail Facilitation Committee

§ 1

The Rail Facilitation Committee shall:

a) give its opinion on all questions aiming to facilitate frontier crossing in international rail traffic;

b) recommend standards, methods, procedures and practices relating to rail facilitation.

§ 2

There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Rail Facilitation Committee when one-third of the Member States are represented there.

Article 19

Commission de la facilitation ferroviaire

§ 1

La Commission de la facilitation ferroviaire:

a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;

b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.

§ 2

A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Artikel 20

Fachausschuß für technische Fragen

§ 1

Der Fachausschuß für technische Fragen

Article 20

Committee of Technical Experts

§ 1

The Committee of Technical Experts shall:

Article 20

Commission d'experts techniques

§ 1

La Commission d'experts techniques

a) entscheidet über die Verbindlicherklärung einer technischen Norm für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, gemäß Artikel 5 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU;

b) entscheidet über die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift für Bau, Betrieb, Instandhaltung oder für Verfahren betreffend Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, gemäß Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU;

c) beobachtet die Anwendung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Eisenbahnverkehr bestimmt ist, und prüft ihre Weiterentwicklung im Hinblick auf ihre Verbindlicherklärung oder Annahme gemäß den in Artikel 5 und 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU vorgesehenen Verfahren;

d) entscheidet gemäß Artikel 33 § 6 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens;

e) befaßt sich mit allen weiteren Angelegenheiten, die ihm gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und den Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF zur Behandlung zugewiesen sind.

§ 2

Der Fachausschuß für technische Fragen ist beschlußfähig (Artikel 13 § 3), wenn die Hälfte der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 16 § 1 vertreten ist. Bei der Beschlußfassung über Bestimmungen der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU haben Mitgliedstaaten, die den betreffenden Bestimmungen gemäß Artikel 35 § 4 widersprochen oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgegeben haben, kein Stimmrecht.

§ 3

Der Fachausschuß für technische Fragen kann entweder technische Normen für verbindlich erklären oder einheitliche technische Vorschriften annehmen, oder ihre Verbindlicherklärung oder Annahme ablehnen; er kann sie keinesfalls ändern.

Artikel 21

Generalsekretär

§ 1

Der Generalsekretär besorgt die Sekretariatsgeschäfte der Organisation.

§ 2

Der Generalsekretär wird für einen Zeitraum von drei Jahren von der Generalver-

a) take decisions, in accordance with Article 5 of the APTU Uniform Rules, about the validation of a technical standard relating to railway material intended to be used in international traffic;

b) take decisions, in accordance with Article 6 of the APTU Uniform Rules, about the adoption of a uniform technical prescription relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material intended to be used in international traffic;

c) keep a watch on the application of technical standards and uniform technical prescriptions relating to railway material intended to be used in international traffic and examine their development with a view to their validation or adoption in accordance with the procedures provided for in Articles 5 and 6 of the APTU Uniform Rules;

d) take decisions, in accordance with Article 33 § 6, about proposals aiming to modify the Convention;

e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules and the ATMF Uniform Rules.

§ 2

There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote.

§ 3

The Committee of Technical Experts may either validate technical standards or adopt uniform technical prescriptions or refuse to validate or adopt them; it may not under any circumstances modify them.

Article 21

Secretary General

§ 1

The Secretary General shall assume the functions of Secretariat of the Organisation.

§ 2

The Secretary General shall be elected by the General Assembly for a period of

a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU;

d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention;

e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2

A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

§ 3

La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

Article 21

Secrétaire général

§ 1

Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 2

Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois

sammlung gewählt und ist höchstens zweimal wiederwählbar.

§ 3

Der Generalsekretär hat insbesondere

a) die Aufgaben des Depositars zu erfüllen (Artikel 36);

b) die Organisation nach außen zu vertreten;

c) die von der Generalversammlung und von den Ausschüssen gefaßten Beschlüsse den Mitgliedstaaten mitzuteilen (Artikel 34 § 1, Artikel 35 § 1);

d) die Aufgaben auszuführen, die ihm von den anderen Organen der Organisation übertragen werden;

e) die Anträge der Mitgliedstaaten auf Änderung des Übereinkommens für die Beratungen vorzubereiten, wobei gegebenenfalls Sachverständige zugezogen werden können;

f) die Generalversammlung und die übrigen Ausschüsse einzuberufen (Artikel 14 § 3, Artikel 16 § 2);

g) den Mitgliedstaaten rechtzeitig die erforderlichen Dokumente für die Tagungen der verschiedenen Organe zu übermitteln;

h) das Arbeitsprogramm, den Voranschlag und den Geschäftsbericht der Organisation auszuarbeiten und sie dem Verwaltungsausschuß zur Genehmigung zu unterbreiten (Artikel 25);

i) die Finanzen der Organisation im Rahmen des genehmigten Voranschlages zu führen;

j) auf Ersuchen einer der beteiligten Parteien durch Anbieten seiner guten Dienste zu versuchen, Streitigkeiten zwischen ihnen über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens zu schlichten;

k) auf Ersuchen aller beteiligten Parteien bei Streitigkeiten über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens Gutachten abzugeben;

l) die ihm in Titel V zugewiesenen Aufgaben wahrzunehmen;

m) die Mitteilungen der Mitgliedstaaten, der internationalen Organisationen und Verbände, die in Artikel 16 § 5 genannt sind, sowie der am internationalen Eisenbahnverkehr beteiligten Unternehmen (Beförderer, Infrastrukturbetreiber usw.) entgegenzunehmen und sie gegebenenfalls den anderen Mitgliedstaaten, den internationalen Organisationen und Verbänden sowie den Unternehmen zur Kenntnis zu bringen;

n) das Personal der Organisation zu führen;

o) die Mitgliedstaaten rechtzeitig zu unterrichten, wenn bei der Organisation ein Dienstposten frei wird;

three years, renewable twice at most.

§ 3

The Secretary General must, in particular:

a) assume the functions of Depositary (Article 36);

b) represent the Organisation externally;

c) send to Member States the decisions taken by the General Assembly and by the Committees (Article 34 § 1, Article 35 § 1);

d) carry out the duties entrusted to him by the other organs of the Organisation;

e) examine proposals of the Member States aiming to modify the Convention, if necessary with the assistance of experts;

f) convene the General Assembly and the other Committees (Article 14 § 3, Article 16 § 2);

g) send to Member States, in due time, the documents necessary for the meetings of the various organs;

h) draw up the work programme, draft budget and management report of the Organisation and submit them to the Administrative Committee for approval (Article 25);

i) manage the financial affairs of the Organisation within the limits of the approved budget;

j) endeavour, at the request of one of the parties concerned, by using his good offices, to settle disputes between them arising from the interpretation or application of the Convention;

k) give, at the request of all parties concerned, an opinion on disputes arising from the interpretation or application of the Convention;

l) assume the functions which are attributed to him by Title V;

m) receive communications from the Member States, international organisations and associations referred to in Article 16 § 5, and from the undertakings (carriers, infrastructure managers, etc.) participating in international rail traffic, and notify them, where appropriate, to the other Member States, international organisations and associations as well as undertakings;

n) exercise the management of the staff of the Organisation;

o) inform the Member States, in due time, of any vacancy in the posts of the Organisation;

ans, renouvelable au maximum deux fois.

§ 3

Le Secrétaire général doit notamment:

a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);

b) représenter l’Organisation vers l’extérieur;

c) communiquer les décisions prises par l’Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);

d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l’Organisation;

e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l’assistance d’experts;

f) convoquer l’Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);

g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l’Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);

i) gérer les finances de l’Organisation dans le cadre du budget approuvé;

j) essayer, à la demande de l’une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l’interprétation ou de l’application de la Convention;

k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l’interprétation ou de l’application de la Convention;

l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;

m) recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l’article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d’infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s’il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu’aux entreprises;

n) exercer la direction du personnel de l’Organisation;

o) informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l’Organisation;

p) die in Artikel 24 vorgesehenen Listen der Linien auf dem laufenden zu halten und zu veröffentlichen.

§ 4

Der Generalsekretär kann von sich aus Anträge zur Änderung des Übereinkommens vorlegen.

Artikel 22

Personal der Organisation

Die Rechte und Pflichten des Personals der Organisation ergeben sich aus dem vom Verwaltungsausschuß gemäß Artikel 15 § 5 Buchst. c) zu erlassenden Personalstatut.

Artikel 23

Zeitschrift

§ 1

Die Organisation gibt eine Zeitschrift heraus, die die amtlichen sowie die für die Anwendung des Übereinkommens notwendigen und zweckdienlichen Mitteilungen enthält.

§ 2

Mitteilungen, die der Generalsekretär auf Grund des Übereinkommens zu machen hat, können gegebenenfalls durch Veröffentlichung in der Zeitschrift erfolgen.

Artikel 24

Listen der Linien

§ 1

Die jeweils in Artikel 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM genannten Linien zur See oder auf Binnengewässern, auf denen auf der Grundlage eines einzigen Beförderungsvertrages zusätzlich zu einer Schienenbeförderung Beförderungen durchgeführt werden, werden in zwei Listen eingetragen:

a) Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV,

b) Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM.

§ 2

Eisenbahnstrecken eines Mitgliedstaates, der einen Vorbehalt gemäß Artikel 1 § 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder gemäß Artikel 1 § 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM eingelegt hat, werden diesem Vorbehalt entsprechend in zwei Listen eingetragen:

a) Liste der Eisenbahnstrecken CIV,

b) Liste der Eisenbahnstrecken CIM.

p) maintain and publish the lists of lines and services referred to in Article 24.

§ 4

The Secretary General may, on his own initiative, present proposals aiming to modify the Convention.

Article 22

Staff of the Organisation

The rights and duties of the staff of the Organisation shall be laid down by the staff regulation established by the Administrative Committee in accordance with Article 15 § 5, letter c).

Article 23

Bulletin

§ 1

The Organisation shall publish a bulletin which shall contain official communications as well as others necessary or useful with respect to the application of the Convention.

§ 2

The communications for which the Secretary General is responsible under the Convention may, if necessary, be made in the form of a publication in the Bulletin.

Article 24

Lists of lines or services

§ 1

The maritime and inland waterway services referred to in Article 1 of the CIV Uniform Rules and of the CIM Uniform Rules, on which carriage is performed in addition to carriage by rail subject to a single contract of carriage, shall be included in two lists:

a) the CIV list of maritime and inland waterway services,

b) the CIM list of maritime and inland waterway services.

§ 2

The railway lines of a Member State which has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules shall be included in two lists in accordance with that reservation:

a) the CIV list of railway lines,

b) the CIM list of railway lines.

p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.

§ 4

Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

Article 22

Personnel de l'Organisation

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

Article 23

Bulletin

§ 1

L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 2

Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

Article 24

Listes des lignes

§ 1

Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes:

a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,

b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

§ 2

Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve:

a) la liste des lignes ferroviaires CIV,

b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3

Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen betreffend die Eintragung oder die Streichung von Linien und Eisenbahnstrecken gemäß den §§ 1 und 2 an den Generalsekretär. Sofern die in § 1 bezeichneten Linien zur See oder auf Binnengewässern Mitgliedstaaten verbinden, werden sie nur im Einverständnis dieser Staaten eingetragen; für die Streichung einer solchen Linie genügt die Mitteilung eines dieser Staaten.

§ 4

Der Generalsekretär teilt allen Mitgliedstaaten die Eintragung oder die Streichung einer Linie oder einer Eisenbahnstrecke mit.

§ 5

Beförderungen auf Linien zur See oder auf Binnengewässern gemäß § 1 und Beförderungen auf Eisenbahnstrecken gemäß § 2 sind dem Übereinkommen nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Generalsekretärs über die Eintragung, unterstellt. Sie sind dem Übereinkommen nach Ablauf von drei Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Generalsekretärs über die Streichung, nicht mehr unterstellt, ausgenommen bereits begonnene Beförderungen, die beendet werden müssen.

Titel IV

Finanzen

Artikel 25

Arbeitsprogramm. Voranschlag. Rechnungsabschluß. Geschäftsbericht

§ 1

Das Arbeitsprogramm, der Voranschlag und der Rechnungsabschluß der Organisation umfassen einen Zeitraum von jeweils zwei Kalenderjahren.

§ 2

Die Organisation gibt mindestens alle zwei Jahre einen Geschäftsbericht heraus.

§ 3

Die Höhe der Ausgaben der Organisation wird auf Vorschlag des Generalsekretärs vom Verwaltungsausschuß für jede Haushaltsperiode festgelegt.

Artikel 26

Finanzierung der Ausgaben

§ 1

Vorbehaltlich der §§ 2 bis 4 werden die nicht durch sonstige Einnahmen gedeckten Ausgaben der Organisation von den Mit-

§ 3

Member States shall send to the Secretary General their notifications concerning the inclusion or deletion of lines or services referred to in §§ 1 and 2. In so far as they link Member States, the maritime and inland waterway services referred to in § 1 shall only be included in the lists with the agreement of those States; for the deletion of such a service, notification by one of those States shall suffice.

§ 4

The Secretary General shall notify all Member States of the inclusion or deletion of a line or a service.

§ 5

Carriage on the maritime and inland waterway services referred to in § 1 and carriage on the railway lines referred to in § 2 shall be subject to the provisions of the Convention on the expiration of one month running from the date of the notification of their inclusion by the Secretary General. Such a service or line shall cease to be subject to the provisions of the Convention on the expiration of three months running from the date of the notification of the deletion by the Secretary General, save in respect of carriage underway which must be finished.

Title IV

Finances

Article 25

Work programme. Budget. Accounts. Management report

§ 1

The work programme, budget and accounts of the Organisation shall cover a period of two calendar years.

§ 2

The Organisation shall publish a management report at least every two years.

§ 3

The total amount of expenditure of the Organisation shall be fixed, for each budgetary period, by the Administrative Committee on a proposal by the Secretary General.

Article 26

Financing the expenditure

§ 1

Subject to §§ 2 to 4, the expenditure of the Organisation, not covered by other receipts, shall be met by the Member States

§ 3

Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

§ 4

Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 5

Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Titre IV

Finances

Article 25

Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1

Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2

L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3

Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

Article 26

Financement des dépenses

§ 1

Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les

gliedstaaten zu zwei Fünfteln auf der Grundlage des Beitragsschlüssels der Vereinten Nationen und zu drei Fünfteln auf der Grundlage der gesamten Länge der Eisenbahninfrastruktur sowie der gemäß Artikel 24 § 1 eingetragenen Linien zur See und auf Binnengewässern getragen. Für Linien zur See und auf Binnengewässern wird nur die Hälfte ihrer Längen berechnet.

§ 2

Hat ein Mitgliedstaat einen Vorbehalt gemäß Artikel 1 § 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder gemäß Artikel 1 § 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM eingelegt, so wird sein Beitrag wie folgt ermittelt:

a) Statt der gesamten Länge der Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet dieses Mitgliedstaates wird nur die Länge der gemäß Artikel 24 § 2 eingetragenen Eisenbahnstrecken berücksichtigt;

b) der Teil des Beitrages nach dem Schlüssel der Vereinten Nationen wird nur anteilig im Verhältnis der Länge der gemäß Artikel 24 §§ 1 und 2 eingetragenen Linien oder Eisenbahnstrecken zur Gesamtlänge der Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet dieses Mitgliedstaates, zuzüglich der Länge der gemäß Artikel 24 § 1 eingetragenen Linien, berechnet; in keinem Falle darf er weniger als 0,01 Prozent betragen.

§ 3

Jeder Mitgliedstaat trägt mindestens 0,25 Prozent und höchstens 15 Prozent der Beiträge.

§ 4

Der Verwaltungsausschuß legt fest, welche Aufgaben der Organisation

a) alle Mitgliedstaaten in gleicher Weise betreffen, und welche Ausgaben von allen Mitgliedstaaten nach dem in § 1 genannten Schlüssel getragen werden;

b) nur einen Teil der Mitgliedstaaten betreffen, und welche Ausgaben von diesen Mitgliedstaaten nach dem gleichen Schlüssel getragen werden.

§ 3 gilt entsprechend. Artikel 4 § 3 bleibt unberührt.

§ 5

Die Beiträge der Mitgliedstaaten zu den Ausgaben der Organisation werden in Form einer Vorauszahlung in zwei Raten bis spätestens 31. Oktober eines jeden der beiden Jahre, die der Voranschlag umfaßt, geschuldet. Die Höhe der Vorauszahlungen wird auf der Grundlage der für die beiden Vorjahre endgültig geschuldeten Beiträge festgesetzt.

as to two fifths on the basis of the United Nations system of apportioning contributions, and as to three fifths in proportion to the total length of railway infrastructure as well as of the maritime and inland waterway services included in accordance with Article 24 § 1. However, maritime and inland waterway services shall count only in respect of one-half of the length of their routes.

§ 2

When a Member State has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules, the contribution formula referred to in § 1 shall be applied as follows:

a) instead of the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State only the length of railway lines included in accordance with Article 24 § 2 shall be taken into account;

b) the part of the contribution according to the United Nations system shall be calculated pro rata as a function of the length of the lines and services included in accordance with Article 24 §§ 1 and 2 in relation to the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State plus the length of the services included in accordance with Article 24 § 1, but with a minimum of 0.01 per cent.

§ 3

Each Member State shall meet at least 0.25 per cent and at most 15 per cent of the contributions.

§ 4

The Administrative Committee shall determine the attributions of the Organisation concerning

a) all the Member States equally and the expenditure which shall be met by all Member States according to the formula referred to in § 1,

b) only some of the Member States and the expenditure which shall be met by those Member States according to the same formula.

§ 3 shall apply mutatis mutandis. These provisions shall not affect Article 4 § 3.

§ 5

The contributions of the Member States to the expenditure of the Organisation shall be due in the form of a treasury advance payable in two instalments at the latest by the 31 October of each of the two years covered by the budget. The treasury advance shall be fixed on the basis of the definitive contributions for the two preceding years.

Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

§ 2

Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit:

a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;

b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.

§ 3

Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.

§ 4

Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent:

a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;

b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

§ 5

Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6

Mit der Übersendung des Geschäftsberichtes und des Rechnungsabschlusses an die Mitgliedstaaten teilt der Generalsekretär die endgültige Höhe des Beitrags für die beiden abgelaufenen Kalenderjahre sowie die Höhe des Vorschusses für die beiden kommenden Kalenderjahre mit.

§ 7

Nach dem 31. Dezember des Jahres, in dem die Mitteilung des Generalsekretärs gemäß § 6 erfolgt ist, ist der für die beiden abgelaufenen Kalenderjahre geschuldete Beitrag mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen. Hat ein Mitgliedstaat ein Jahr nach diesem Zeitpunkt seinen Beitrag nicht gezahlt, so ist sein Stimmrecht ausgesetzt, bis er seiner Zahlungspflicht nachgekommen ist. Nach Ablauf einer weiteren Frist von zwei Jahren prüft die Generalversammlung, ob die Haltung dieses Staates als stillschweigende Kündigung des Übereinkommens anzusehen ist, wobei sie gegebenenfalls den Zeitpunkt festlegt, in dem die Kündigung wirksam wird.

§ 8

Im Falle der Kündigung gemäß § 7 oder gemäß Artikel 41 sowie im Falle der Aussetzung des Stimmrechtes gemäß Artikel 40 § 4 Buchst. b) bleiben die fälligen Beiträge geschuldet.

§ 9

Nicht bezahlte Beiträge werden aus Mitteln der Organisation gedeckt.

§ 10

Ein Mitgliedstaat, der das Übereinkommen gekündigt hat, kann durch Beitritt wieder Mitgliedstaat werden, vorausgesetzt, daß er die von ihm geschuldeten Beträge gezahlt hat.

§ 11

Die Organisation erhebt eine Vergütung zur Deckung der besonderen Kosten, die sich aus den in Artikel 21 § 3 Buchst. j) bis l) vorgesehenen Tätigkeiten ergeben. In den Fällen des Artikels 21 § 3 Buchst. j) und k) wird dieser Betrag auf Vorschlag des Generalsekretärs vom Verwaltungsausschuß festgesetzt; im Falle des Artikels 21 § 3 Buchst. l) ist Artikel 31 § 3 anzuwenden.

Artikel 27

Rechnungsprüfung

§ 1

Sofern die Generalversammlung gemäß Artikel 14 § 2 Buchst. k) nichts anderes beschließt, wird die Rechnungsprüfung vom Sitzstaat nach den Regeln dieses Artikels und, vorbehaltlich besonderer Weisungen des Verwaltungsausschusses, in Übereinstimmung mit der Ordnung für das

§ 6

When sending the management report and statement of accounts to the Member States, the Secretary General shall notify the definitive amount of the contribution for the two previous calendar years as well as the amount of the treasury advance in respect of the two calendar years to come.

§ 7

After the 31 December of the year the notification is made by the Secretary General in accordance with § 6, the amounts due for the last two calendar years shall bear interest at the rate of five per cent per annum. If, one year after that date, a Member State has not paid its contribution, its right to vote shall be suspended until it has fulfilled its obligation to pay. On expiry of a further period of two years, the General Assembly shall consider whether the attitude of that State should be regarded as a tacit denunciation of the Convention and, where necessary, shall determine the effective date thereof.

§ 8

Contributions overdue shall remain payable in the cases of denunciation pursuant to § 7 or Article 41, and in cases of suspension of the right to vote referred to in Article 40 § 4, letter b).

§ 9

Sums not recovered shall be made good out of the resources of the Organisation.

§ 10

A Member State which has denounced the Convention may become a Member State again by accession, provided that it has paid the sums which it owes.

§ 11

A charge shall be made by the Organisation to cover the special expenses arising from activities provided for in Article 21 § 3, letters j) to l). In the cases provided for in Article 21 § 3, letters j) and k), that charge shall be determined by the Administrative Committee on the basis of a proposal by the Secretary General. In the case provided for in Article 21 § 3, letter l), Article 31 § 3 shall apply.

Article 27

Auditing of accounts

§ 1

In the absence of a contrary decision by the General Assembly pursuant to Article 14 § 2, letter k), the auditing of accounts shall be carried out by the Headquarters State, according to the rules laid down in this Article and, subject to any special directives of the Administrative Committee,

§ 6

Lors de l’envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l’avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7

Après le 31 décembre de l’année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l’an. Si, un an après cette date, un Etat membre n’a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu’à ce qu’il ait satisfait à l’obligation de paiement. A l’expiration d’un délai supplémentaire de deux ans, l’Assemblée générale examine si l’attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d’effet.

§ 8

Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l’article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l’article 40, § 4, lettre b).

§ 9

Les montants non recouvrés sont couverts par des ressources de l’Organisation.

§ 10

L’Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu’il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 11

L’Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l’article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l’article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l’article 21, § 3, lettre l), l’article 31, § 3 est applicable.

Article 27

Vérification des comptes

§ 1

Sauf décision contraire de l’Assemblée générale prise en vertu de l’article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l’Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règle-

Rechnungswesen und die Buchhaltung der Organisation (Artikel 15 § 5 Buchst. e) durchgeführt.

§ 2

Der Rechnungsprüfer prüft die Konten der Organisation einschließlich aller Treuhandfonds und Sonderkonten, soweit er es für nötig hält, um sich zu vergewissern, daß

a) die Finanzausweise den Büchern und Schriften der Organisation entsprechen;

b) die Finanzoperationen, auf die sich die Ausweise beziehen, in Übereinstimmung mit den Regeln und Vorschriften sowie den Budgetbestimmungen und den anderen Richtlinien der Organisation durchgeführt wurden;

c) die Werte und das Bargeld, die bei einer Bank oder in der Kasse hinterlegt sind, entweder anhand direkter Belege der Verwahrer geprüft oder tatsächlich gezählt wurden;

d) die internen Kontrollen, einschließlich der internen Rechnungsprüfung, angemessen sind;

e) alle Elemente der Aktiva und Passiva sowie alle Überschüsse und Defizite in einem Verfahren verbucht wurden, das er für befriedigend erachtet.

§ 3

Nur der Rechnungsprüfer ist berechtigt, die Bestätigungen und Belege, die der Generalsekretär liefert, ganz oder teilweise anzuerkennen. Sofern er es als zweckmäßig erachtet, kann er jeden Beleg über Finanzoperationen oder Lieferungen und Material eingehend untersuchen und nachprüfen.

§ 4

Der Rechnungsprüfer hat jederzeit freien Zugang zu allen Büchern, Schriften, Buchungsbelegen und sonstigen Informationen, die er als notwendig erachtet.

§ 5

Der Rechnungsprüfer ist nicht berechtigt, die eine oder andere Rubrik der Konten abzulehnen, er macht jedoch den Generalsekretär unverzüglich auf jede Operation aufmerksam, deren Ordnungsmäßigkeit oder Zweckmäßigkeit ihm fraglich erscheint, damit dieser die nötigen Maßnahmen ergreifen kann.

§ 6

Der Rechnungsprüfer legt eine Bestätigung über die Finanzausweise mit folgendem Wortlaut vor und unterschreibt sie: „Ich habe die Finanzausweise der Organisation für die Haushaltsperiode, die am 31. Dezember ... endet, geprüft. Die Prüfung schloß eine allgemeine Analyse der Buchungsmethoden und die Kontrolle der Buchungsbelege und anderer Unterlagen ein, die mir nach den Umständen notwen-

in conformity with the Financial and Accounting Regulation of the Organisation (Article 15 § 5, letter e)).

§ 2

The Auditor shall audit the accounts of the Organisation, including all the trust funds and special accounts, as he considers necessary in order to ensure:

a) that the financial statements are in conformity with the ledgers and accounts of the Organisation;

b) that the financial transactions which the statements account for have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation;

c) that effects and cash held at banks or in the cash box have either been audited by reference to certificates received directly from the depositaries, or actually counted;

d) that the internal checks, including the internal audit of the accounts, are adequate;

e) that all assets and liabilities as well as all surpluses and deficits have been posted according to procedures that he considers satisfactory.

§ 3

Only the Auditor shall be competent to accept in whole or in part certificates and supporting documents furnished by the Secretary General. If he considers it appropriate, he may undertake an examination and detailed audit of any accounting record relating either to financial transactions or to supplies and equipment.

§ 4

The Auditor shall have unrestricted access, at any time, to all ledgers, accounts, accounting documents and other information which he considers needful.

§ 5

The Auditor shall not be competent to reject such and such a heading of the accounts, but he shall immediately draw to the attention of the Secretary General any transaction of which the regularity or appropriateness appears to him to be questionable, so that the latter may take the requisite measures.

§ 6

The Auditor shall present and sign a certificate in respect of the financial statements with the following wording: “I have examined the financial statements of the Organisation for the budgetary period which ended on 31 December … . My examination consisted of a general analysis of the accounting methods and the checking of the accounting records and other evidence which I judged necessary in the cir-

ment concernant les finances et la comptabilité de l’Organisation (article 15, § 5, lettre e)).

§ 2

Le Vérificateur vérifie les comptes de l’Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s’assurer:

a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l’Organisation;

b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l’Organisation;

c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;

d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;

e) que tous les éléments de l’actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu’il juge satisfaisantes.

§ 3

Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le Secrétaire général. S’il le juge opportun, il peut procéder à l’examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.

§ 4

Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 5

Le Vérificateur n’est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l’attention du Secrétaire général sur toute opération dont la régularité ou l’opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.

§ 6

Le Vérificateur présente et signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants: «J’ai examiné les états financiers de l’Organisation pour la période budgétaire qui s’est terminée le 31 décembre … . L’examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d’autres justificatifs que j’ai jugé nécessaire dans la circonstance.» Cette attestation

dig erschien.“ Gegebenenfalls führt diese Bestätigung aus, daß

a) die Finanzausweise die Finanzlage am Ende des in Betracht kommenden Zeitraumes sowie die Ergebnisse der während dieses Zeitraumes durchgeführten Operationen zufriedenstellend wiedergeben;

b) die Finanzausweise entsprechend den erwähnten Buchungsprinzipien erstellt wurden;

c) die Finanzgrundsätze gemäß den Modalitäten angewendet wurden, die denjenigen entsprechen, die für die vorangegangene Haushaltsperiode galten;

d) die Finanzoperationen in Übereinstimmung mit den Regeln und Vorschriften sowie den Budgetbestimmungen und den anderen Richtlinien der Organisation durchgeführt wurden.

§ 7

In seinem Bericht über die Finanzoperationen erwähnt der Rechnungsprüfer:

a) die Art und das Ausmaß der Prüfung, die er vorgenommen hat;

b) die Elemente, die sich auf die Vollständigkeit oder Genauigkeit der Rechnungen beziehen, erforderlichenfalls einschließlich

   1. der für die richtige Interpretation und Beurteilung der Rechnungen notwendigen Informationen;

   2. jedes Betrages, der zu erheben gewesen wäre, der aber nicht in die Rechnung eingegangen ist;

   3. jedes Betrages, der Gegenstand einer normalen oder bedingten Ausgabeverpflichtung war und der nicht verbucht oder bei den Finanzausweisen nicht berücksichtigt wurde;

   4. der Ausgaben, für die keine ausreichenden Belege vorgelegt wurden;

   5. einer Aussage, ob die Rechnungsbücher in gehöriger Form geführt sind; die Fälle, in denen die Darstellung der Finanzausweise von den allgemein anerkannten und ständig verwendeten Buchhaltungsprinzipien abweicht, sind hervorzuheben;

c) die anderen Fragen, auf die der Verwaltungsausschuß aufmerksam zu machen ist, zum Beispiel:

   1. die Fälle von Betrug oder vermutetem Betrug;

   2. die Verschwendung oder unzulässige Verwendung von Fonds oder anderen Guthaben der Organisation (selbst wenn die Konten, die solche Operationen betreffen, ordnungsgemäß geführt wurden);

   3. die Ausgaben, bei denen die Gefahr besteht, daß sie nachträglich beträchtliche Kosten für die Organisation verursachen könnten;

cumstances.” That certificate shall indicate, according to the circumstances, that:

a) the financial statements satisfactorily reflect the financial position at the date of expiry of the period in question as well as the results of the transactions carried out during the period which ended on that date;

b) the financial statements have been drawn up in accordance with the accounting principles mentioned;

c) the financial principles have been applied in accordance with procedures which accord with those adopted during the previous budgetary period;

d) the financial transactions have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation.

§ 7

In his report on the financial transactions, the Auditor shall mention:

a) the nature and extent of the audit which he has carried out;

b) factors connected with the completeness or correctness of the accounts, including as appropriate:

   1. information necessary for the correct interpretation and assessment of the accounts;

   2. any sum which ought to have been collected but which has not been passed to account;

   3. any sum which has been the subject of a regular or conditional expenditure commitment and which has not been posted or which has not been taken into account in the financial statements;

   4. expenditure in support of which no sufficient vouchers have been produced;

   5. whether or not ledgers have been kept in good and due form; it is necessary to note cases where the material presentation of the financial statements diverges from accounting principles generally recognised and invariably applied;

c) other matters to which the attention of the Administrative Committee should be drawn, for example:

   1. cases of fraud or presumption of fraud;

   2. wastage or irregular use of funds or other assets of the Organisation (even when the accounts relating to the transaction carried out were in order);

   3. expenditure which could subsequently lead to considerable costs for the Organisation;

indique, selon le cas, que

a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d’expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s’est achevée à cette date;

b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;

c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant la période budgétaire précédente;

d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l’Organisation.

§ 7

Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne:

a) la nature et l’étendue de la vérification à laquelle il a procédé;

b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l’exactitude des comptes, y compris le cas échéant:

   1. les informations nécessaires à l’interprétation et à l’appréciation correctes des comptes;

   2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n’a pas été passée en compte;

   3. toute somme qui a fait l’objet d’un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n’a pas été comptabilisée ou dont il n’a pas été tenu compte dans les états financiers;

   4. les dépenses à l’appui desquelles il n’est pas produit de pièces justificatives suffisantes;

   5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s’écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;

c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d’appeler l’attention du Comité administratif, par exemple:

   1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;

   2. le gaspillage ou l’utilisation irrégulière de fonds ou d’autres avoirs de l’Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l’opération effectuée seraient en règle);

   3. les dépenses risquant d’entraîner ultérieurement des frais considérables pour l’Organisation;

4. jeden allgemeinen oder besonderen Mangel des Systems zur Kontrolle der Einnahmen und Ausgaben oder der Lieferungen und des Materials;
5. die Ausgaben, die den Absichten des Verwaltungsausschusses nicht entsprechen, unter Berücksichtigung der innerhalb des Voranschlages ordnungsgemäß vorgesehenen Übertragungen;
6. die Kreditüberschreitungen, unter Berücksichtigung der Änderungen, die sich aus Übertragungen ergeben, die innerhalb des Voranschlages ordnungsgemäß vorgesehen sind;
7. die Ausgaben, die den für sie bestehenden Ermächtigungen nicht entsprechen;

d) die Genauigkeit oder Ungenauigkeit der Rechnungen die Lieferungen und das Material betreffend, erstellt nach der Inventaraufnahme und der Prüfung der Bücher.

Darüber hinaus kann der Bericht auf Operationen hinweisen, die im Verlauf einer vorhergehenden Haushaltsperiode verbucht wurden und über die neue Informationen vorliegen, oder auf Operationen, die im Verlauf einer späteren Haushaltsperiode zu tätigen sind und über die eine Information des Verwaltungsausschusses im voraus wünschenswert ist.

§ 8

Der Rechnungsprüfer darf in keinem Fall eine Kritik in seinen Bericht aufnehmen, ohne zuvor dem Generalsekretär die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen.

§ 9

Der Rechnungsprüfer teilt dem Verwaltungsausschuß und dem Generalsekretär die bei der Rechnungsprüfung getroffenen Feststellungen mit. Er kann darüber hinaus jede Anmerkung machen, die er hinsichtlich des Finanzberichts des Generalsekretärs für angebracht hält.

§ 10

Soweit der Rechnungsprüfer nur eine summarische Prüfung vorgenommen oder keine hinreichenden Rechtfertigungen erhalten hat, hat er dies in seiner Bestätigung und seinem Bericht zu vermerken und die Gründe für seine Bemerkungen sowie die Folgen, die sich daraus für die Finanzlage und die verbuchten Finanzoperationen ergeben, im einzelnen darzustellen.

Titel V

Schiedsgerichtsbarkeit

Artikel 28

Zuständigkeit

§ 1

Streitigkeiten zwischen Mitgliedstaaten über Auslegung oder Anwendung dieses

4. any defects, general or particular, in the system of checking receipts and expenses or supplies and equipment;
5. expenditure not in conformity with the intentions of the Administrative Committee, taking account of transfers duly authorised within the draft budget;
6. overstepping of appropriations, taking account of changes resulting from transfers duly authorised within the draft budget;
7. expenditure not in conformity with the authorisations which govern it;

d) the correctness or incorrectness of the accounts relating to supplies and equipment, established from the inventory and the examination of the ledgers.

In addition, the report may mention transactions which have been posted in the course of an earlier budgetary period and about which new information has been obtained or transactions which are to be carried out in the course of a later financial period and about which it seems desirable to inform the Administrative Committee in advance.

§ 8

The Auditor must on no account include criticisms in his report without first affording the Secretary General an opportunity of giving an explanation.

§ 9

The Auditor shall inform the Administrative Committee and the Secretary General of the findings of the audit. He may, in addition, submit any comments that he considers appropriate about the financial report of the Secretary General.

§ 10

Where the Auditor has carried out a summary audit or has not obtained adequate supporting documents, he must mention the fact in his certificate and his report, specifying the reasons for his observations as well as the consequences which result therefrom for the financial position and the posted financial transactions.

Title V

Arbitration

Article 28

Competence

§ 1

Disputes between Member States arising from the interpretation or application of

4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;

d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

§ 8

Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer des critiques dans son rapport sans donner préalablement au Secrétaire général la possibilité de s'expliquer.

§ 9

Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

§ 10

Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pas obtenu de justifications suffisantes, il doit le mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées.

Titre V

Arbitrage

Article 28

Compétence

§ 1

Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la

Übereinkommens sowie Streitigkeiten zwischen Mitgliedstaaten und der Organisation über Auslegung oder Anwendung des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten können auf Ersuchen einer der Parteien einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Die Parteien bestimmen die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren nach freiem Ermessen.

§ 2

Andere Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens oder anderer gemäß Artikel 2 § 2 im Rahmen der Organisation ausgearbeiteter Übereinkommen können, wenn sie nicht gütlich beigelegt oder der Entscheidung der ordentlichen Gerichte unterbreitet worden sind, im Einverständnis der beteiligten Parteien einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Für die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren gelten die Artikel 29 bis 32.

§ 3

Jeder Staat, der einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen stellt, kann sich dabei das Recht vorbehalten, die §§ 1 und 2 ganz oder teilweise nicht anzuwenden.

§ 4

Der Staat, der einen Vorbehalt gemäß § 3 eingelegt hat, kann jederzeit durch Mitteilung an den Depositar darauf verzichten. Der Verzicht wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositar den Mitgliedstaaten davon Kenntnis gegeben hat.

Artikel 29

Schiedsvertrag. Gerichtskanzlei

Die Parteien schließen einen Schiedsvertrag, der insbesondere

a) den Streitgegenstand,

b) die Zusammensetzung des Gerichtes und die für die Ernennung des oder der Schiedsrichter vereinbarten Fristen und

c) den als Sitz des Gerichtes vereinbarten Ort

bestimmt. Der Schiedsvertrag muß dem Generalsekretär mitgeteilt werden, der die Aufgaben einer Gerichtskanzlei wahrnimmt.

Artikel 30

Schiedsrichter

§ 1

Der Generalsekretär stellt eine Liste der Schiedsrichter auf und hält sie auf dem laufenden. Jeder Mitgliedstaat kann zwei seiner Staatsangehörigen in die Liste der Schiedsrichter eintragen lassen.

the Convention, as well as disputes between Member States and the Organisation arising from the interpretation or application of the Protocol on Privileges and Immunities may, at the request of one of the parties, be referred to an Arbitration Tribunal. The parties shall freely determine the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

§ 2

Other disputes arising from the interpretation or application of the Convention and of other conventions elaborated by the Organisation in accordance with Article 2 § 2, if not settled amicably or brought before the ordinary courts or tribunals may, by agreement between the parties concerned, be referred to an Arbitration Tribunal. Articles 29 to 32 shall apply to the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

§ 3

Any State may, at the time of its application for accession to the Convention, reserve the right not to apply all or part of the provisions of §§ 1 and 2.

§ 4

A State which has made a reservation pursuant to § 3 may withdraw it at any time by informing the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the date on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 29

Agreement to refer to arbitration. Registrar

The Parties shall conclude an agreement to refer to arbitration, which shall, in particular, specify:

a) the subject matter of the dispute;

b) the composition of the Tribunal and the period agreed for nomination of the arbitrator or arbitrators;

c) the place where it is agreed that the Tribunal is to sit.

The agreement to refer to arbitration must be communicated to the Secretary General who shall act as Registrar.

Article 30

Arbitrators

§ 1

A panel of arbitrators shall be established and kept up to date by the Secretary General. Each Member State may nominate two of its nationals to the panel of arbitrators.

Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2

Les autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'article 2, § 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3

Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1 et 2.

§ 4

L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 29

Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

a) l'objet du différend,

b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres,

c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

Article 30

Arbitres

§ 1

Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2

Das Schiedsgericht besteht gemäß dem Schiedsvertrag aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern. Die Schiedsrichter werden unter den Personen gewählt, die in der in § 1 erwähnten Liste eingetragen sind. Sieht der Schiedsvertrag jedoch fünf Schiedsrichter vor, so kann jede Partei einen nicht in der Liste eingetragenen Schiedsrichter wählen. Sieht der Schiedsvertrag einen Einzelschiedsrichter vor, so wird er im gegenseitigen Einverständnis der Parteien gewählt. Sieht der Schiedsvertrag drei oder fünf Schiedsrichter vor, so wählt jede Partei jeweils einen oder zwei Schiedsrichter; diese bezeichnen im gegenseitigen Einverständnis den dritten oder den fünften Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichtes führt. Sind die Parteien über die Bezeichnung des Einzelschiedsrichters oder die gewählten Schiedsrichter über die Bezeichnung des dritten oder des fünften Schiedsrichters nicht einig, so wird dieser durch den Generalsekretär bezeichnet.

§ 3

Sofern die Parteien nicht dieselbe Staatsangehörigkeit haben, muß der Einzelschiedsrichter, der dritte oder der fünfte Schiedsrichter eine andere Staatsangehörigkeit haben als die Parteien.

§ 4

Die Beteiligung einer Drittpartei am Streitfall hat keinen Einfluß auf die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes.

Artikel 31

Verfahren. Kosten

§ 1

Das Schiedsgericht bestimmt das Verfahren unter Berücksichtigung insbesondere der folgenden Bestimmungen:

a) Es untersucht und beurteilt die Streitsache auf Grund des Vorbringens der Parteien, ohne daß es bei seiner Entscheidung über Rechtsfragen an die Auslegung durch die Parteien gebunden ist;

b) es kann nicht mehr oder nichts anderes zusprechen, als der Kläger verlangt, und nicht weniger, als der Beklagte als geschuldet anerkannt hat;

c) der Schiedsspruch wird mit entsprechender Begründung vom Schiedsgericht abgefaßt und den Parteien durch den Generalsekretär zugestellt;

d) vorbehaltlich einer gegenteiligen Bestimmung zwingenden Rechtes an dem Ort, an dem das Schiedsgericht seinen Sitz hat, und vorbehaltlich gegenteiliger Vereinbarung der Parteien ist der Schiedsspruch endgültig.

§ 2

The Arbitration Tribunal shall be composed of one, three or five arbitrators in accordance with the agreement to refer to arbitration. The arbitrators shall be selected from persons who are on the panel referred to in § 1. Nevertheless, if the agreement to refer to arbitration provides for five arbitrators, each of the parties may select one arbitrator who is not on the panel. If the agreement to refer to arbitration provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties. If the agreement to refer to arbitration provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be; these, by mutual agreement, shall appoint the third or fifth arbitrator, who shall be President of the Arbitration Tribunal. If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator, or the selected arbitrators cannot agree on the appointment of a third or fifth arbitrator, the appointment shall be made by the Secretary General.

§ 3

The sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party, unless both are of the same nationality.

§ 4

The intervention of a third party in the dispute shall not affect the composition of the Arbitration Tribunal.

Article 31

Procedure. Costs

§ 1

The Arbitration Tribunal shall decide the procedure to be followed having regard in particular to the following provisions:

a) it shall enquire into and determine cases on the basis of the evidence submitted by the parties, but will not be bound by their interpretations when it is called upon to decide a question of law;

b) it may not award more than the claimant has claimed, nor anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;

c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the Arbitration Tribunal and notified to the parties by the Secretary General;

d) save where the mandatory provisions of the law of the place where the Arbitration Tribunal is sitting otherwise provide and subject to contrary agreement by the parties, the arbitration award shall be final.

§ 2

Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties. Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

§ 3

L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

§ 4

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 31

Procédure. Frais

§ 1

Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2

Die Honorare der Schiedsrichter werden vom Generalsekretär festgelegt.

§ 3

Der Schiedsspruch setzt die Kosten und Auslagen fest und bestimmt, in welchem Verhältnis sie und die Honorare der Schiedsrichter unter die Parteien aufzuteilen sind.

Artikel 32

Verjährung. Vollstreckbarkeit

§ 1

Die Einleitung des schiedsgerichtlichen Verfahrens hat für die Unterbrechung der Verjährung dieselbe Wirkung, wie sie nach dem anzuwendenden materiellen Recht für die Klageerhebung beim ordentlichen Gericht vorgesehen ist.

§ 2

Der Schiedsspruch des Schiedsgerichtes wird in jedem Mitgliedstaat vollstreckbar, sobald die in dem Staat, in dem die Vollstreckung erfolgen soll, vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes ist nicht zulässig.

Titel VI
Änderung des Übereinkommens

Artikel 33

Zuständigkeiten

§ 1

Der Generalsekretär bringt die Anträge auf Änderung des Übereinkommens, die die Mitgliedstaaten an ihn gerichtet haben oder die er selbst ausgearbeitet hat, den Mitgliedstaaten unverzüglich zur Kenntnis.

§ 2

Die Generalversammlung entscheidet über Anträge auf Änderung des Übereinkommens, soweit in den §§ 4 bis 6 nichts anderes bestimmt ist.

§ 3

Wird der Generalversammlung ein Antrag auf Änderung vorgelegt, so kann sie mit der in Artikel 14 § 6 vorgesehenen Mehrheit feststellen, daß ein solcher Antrag in unmittelbarem Zusammenhang mit einer oder mit mehreren Bestimmungen der Anhänge zum Übereinkommen steht. In diesem Fall sowie in den Fällen der §§ 4 bis 6, jeweils Satz 2, ist die Generalversammlung auch für die Entscheidung über die Änderung dieser Bestimmung oder dieser Bestimmungen der Anhänge zuständig.

§ 2

The fees of the arbitrators shall be determined by the Secretary General.

§ 3

The Tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses and shall decide how they and the fees of the arbitrators are to be apportioned between the parties.

Article 32

Limitation. Enforcement

§ 1

The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect, as regards the interruption of periods of limitation, as that attributed by the applicable provisions of substantive law to the institution of an action in the ordinary courts or tribunals.

§ 2

The Arbitration Tribunal's award shall become enforceable in each of the Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review.

Title VI
Modification of the Convention

Article 33

Competence

§ 1

The Secretary General shall immediately bring to the notice of the Member States proposals aiming to modify the Convention, which have been sent to him by the Member States or which he has prepared himself.

§ 2

The General Assembly shall take decisions about proposals aiming to modify the Convention in so far as §§ 4 to 6 do not provide for another competence.

§ 3

When seized of a modification proposal the General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6, that such proposal is closely linked with one or more provisions of the Appendices to the Convention. In that case as well as in the cases referred to in §§ 4 to 6, second sentences, the General Assembly is also empowered to take decisions about the modification of such provision or provisions of the Appendices.

§ 2

Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 3

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

Article 32

Prescription. Force exécutoire

§ 1

La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2

La sentence du tribunal arbitral acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre VI
Modification de la Convention

Article 33

Compétence

§ 1

Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.

§ 2

L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

§ 3

Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxièmes phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.

§ 4

Vorbehaltlich einer Feststellung der Generalversammlung gemäß § 3 Satz 1 entscheidet der Revisionsausschuß über Anträge auf Änderung der

a) Artikel 9 und 27 §§ 2 bis 10;

b) Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, ausgenommen Artikel 1, 2, 5, 6, 16, 26 bis 39, 41 bis 53 und 56 bis 60;

c) Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, ausgenommen Artikel 1, 5, 6 §§ 1 und 2, Artikel 8, 12, 13 § 2, Artikel 14, 15 §§ 2 und 3, Artikel 19 §§ 6 und 7 sowie Artikel 23 bis 27, 30 bis 33, 36 bis 41 und 44 bis 48;

d) Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV, ausgenommen Artikel 1, 4, 5 und 7 bis 12;

e) Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, ausgenommen Artikel 1, 2, 4, 8 bis 15, 17 bis 19, 21, 23 bis 25;

f) Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, ausgenommen Artikel 1, 3 und 9 bis 11 sowie die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften;

g) Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, ausgenommen Artikel 1, 3 und 9.

Werden Anträge auf Änderung gemäß Buchstabe a) bis g) dem Revisionsausschuß vorgelegt, so kann ein Drittel der im Ausschuß vertretenen Staaten verlangen, daß diese Anträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

§ 5

Der Fachausschuß RID entscheidet über Anträge auf Änderung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). Werden solche Anträge dem Fachausschuß RID vorgelegt, so kann ein Drittel der im Ausschuß vertretenen Staaten verlangen, daß diese Anträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

§ 6

Der Fachausschuß für technische Fragen entscheidet über Anträge auf Änderung der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU. Werden solche Anträge dem Fachausschuß für technische Fragen vorgelegt, so kann ein Drittel der im Ausschuß vertretenen Staaten verlangen, daß diese Anträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Artikel 34

Beschlüsse der Generalversammlung

§ 1

Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Überein-

§ 4

Subject to decisions taken by the General Assembly in accordance with § 3, first sentence, the Revision Committee shall take decisions about proposals aiming to modify:

a) Articles 9 and 27 §§ 2 to 10;

b) the CIV Uniform Rules except Articles 1, 2, 5, 6, 16, 26 to 39, 41 to 53 and 56 to 60;

c) the CIM Uniform Rules except Articles 1, 5, 6 §§ 1 and 2, Articles 8, 12, 13 § 2, Articles 14, 15 §§ 2 and 3, Article 19 §§ 6 and 7 and Articles 23 to 27, 30 to 33, 36 to 41 and 44 to 48;

d) the CUV Uniform Rules except Articles 1, 4, 5 and 7 to 12;

e) the CUI Uniform Rules except Articles 1, 2, 4, 8 to 15, 17 to 19, 21, 23 to 25;

f) the APTU Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 to 11 and the Annexes of these Uniform Rules;

g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9.

When modification proposals are submitted to the Revision Committee in accordance with letters a) to g), one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5

The RID Expert Committee shall take decisions about proposals aiming to modify the provisions of the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). When such proposals are submitted to the RID Expert Committee, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 6

The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

Article 34

Decisions of the General Assembly

§ 1

Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be no-

§ 4

Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révsion décide des propositions tendant à modifier les

a) articles 9 et 27, §§ 2 à 10;

b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1er, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;

c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1er, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;

d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1er, 4, 5 et 7 à 12;

e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1er, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;

f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;

g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9.

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5

La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6

La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

Article 34

Décisions de l'Assemblée générale

§ 1

Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont noti-

kommens werden den Mitgliedstaaten vom Generalsekretär mitgeteilt.

§ 2

Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst treten zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, daß sie ihnen nicht zustimmen.

§ 3

Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 nicht abgegeben haben, für alle Mitgliedstaaten in Kraft mit Ausnahme derjenigen Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, daß sie ihnen nicht zustimmen, sowie derjenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben.

§ 4

Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen über die Genehmigung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens sowie ihre Erklärungen, wonach sie diesen Änderungen nicht zustimmen, an den Generalsekretär. Er unterrichtet hierüber die übrigen Mitgliedstaaten.

§ 5

Die in §§ 2 und 3 genannte Frist berechnet sich ab dem Tag der Mitteilung des Generalsekretärs über das Vorliegen der Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Änderungen.

§ 6

Die Generalversammlung kann bei der Beschlußfassung über eine Änderung feststellen, daß diese Änderung von solcher Tragweite ist, daß für jeden Mitgliedstaat, der eine Erklärung gemäß § 2 oder § 3 abgibt und der die Änderung nicht innerhalb von achtzehn Monaten nach ihrem Inkrafttreten genehmigt, nach Ablauf dieser Frist die Mitgliedschaft in der Organisation beendet ist.

§ 7

Soweit Beschlüsse der Generalversammlung Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen betreffen, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die den Beschlüssen rechtzeitig gemäß § 3 widersprochen haben, mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Der Generalsekretär teilt diese Aussetzung

tified to the Member States by the Secretary General.

§ 2

Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.

§ 3

Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.

§ 4

The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.

§ 5

The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.

§ 6

The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.

§ 7

When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify

fiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2

Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3

Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

§ 4

Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

§ 5

Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6

L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7

Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux

den Mitgliedstaaten mit; sie verliert ihre Wirkung nach Ablauf eines Monats, gerechnet von dem Tag, an dem der Generalsekretär die Rücknahme eines solchen Widerspruches den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

the Member States of that suspension; it shall come to an end on the expiration of a month from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.

Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Artikel 35

Beschlüsse der Ausschüsse

§ 1

Die von den Ausschüssen beschlossenen Änderungen des Übereinkommens werden den Mitgliedstaaten vom Generalsekretär mitgeteilt.

§ 2

Die vom Revisionsausschuß beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst treten für alle Mitgliedstaaten am ersten Tage des zwölften Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat. Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung, können die Mitgliedstaaten Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Mitgliedstaaten Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft. Wenn ein Mitgliedstaat innerhalb der Frist von vier Monaten gegen einen Beschluß des Revisionsausschusses Widerspruch erhebt und das Übereinkommen kündigt, wird die Kündigung in dem Zeitpunkt wirksam, der für das Inkrafttreten dieses Beschlusses vorgesehen ist.

§ 3

Die vom Revisionsausschuß beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten für alle Mitgliedstaaten am ersten Tage des zwölften Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat. Die vom Fachausschuß RID oder vom Fachausschuß für technische Fragen beschlossenen Änderungen treten für alle Mitgliedstaaten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

§ 4

Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Generalsekretärs nach § 3, können die Mitgliedstaaten Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Mitgliedstaaten Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft. In den Mitgliedstaaten, die den Beschlüssen rechtzeitig widersprochen haben, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Jedoch sind bei einem Widerspruch gegen die Verbindlicherklärung einer technischen Norm oder gegen die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift nur diese im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem

Article 35

Decisions of the Committees

§ 1

Modifications of the Convention, decided upon by the Committees, shall be notified to the Member States by the Secretary General.

§ 2

Modifications of the Convention itself, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Member States may formulate an objection during the four months from the day of the notification. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. If a Member State formulates an objection against a decision of the Revision Committee within the period of four months and it denounces the Convention, the denunciation shall take effect on the date provided for the entry into force of that decision.

§ 3

Modifications of Appendices to the Convention, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Modifications decided upon by the RID Expert Committee or by the Committee of Technical Experts shall enter into force for all Member States on the first day of the sixth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States.

§ 4

Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only that standard or prescription shall be suspended in re-

Article 35

Décisions des Commissions

§ 1

Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2

Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3

Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

§ 4

Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic

Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt; entsprechendes gilt bei einem teilweisen Widerspruch.

§ 5

Der Generalsekretär teilt Aussetzungen gemäß § 4 den Mitgliedstaaten mit; sie verlieren ihre Wirkung nach Ablauf eines Monats, gerechnet von dem Tag, an dem der Generalsekretär die Rücknahme eines solchen Widerspruches den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

§ 6

Bei der Ermittlung der Zahl der Widersprüche gemäß den §§ 2 und 4 werden Mitgliedstaaten

a) ohne Stimmrecht (Artikel 14 § 5, Artikel 26 § 7 oder Artikel 40 § 4),
b) die nicht Mitglied des betreffenden Ausschusses sind (Artikel 16 § 1 Satz 2),
c) die eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgegeben haben,

nicht berücksichtigt.

Titel VII

Schlußbestimmungen

Artikel 36

Depositar

§ 1

Der Generalsekretär ist Depositar dieses Übereinkommens. Seine Aufgaben als Depositar sind die, die in Teil VII des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge aufgeführt sind.

§ 2

Im Falle von Streitigkeiten zwischen einem Mitgliedstaat und dem Depositar hinsichtlich der Funktionen des Depositars hat der Depositar oder der betreffende Mitgliedstaat den Streitpunkt den übrigen Mitgliedstaaten zur Kenntnis zu bringen oder sie gegebenenfalls dem Verwaltungsausschuß zur Entscheidung vorzulegen.

Artikel 37

Beitritt zum Übereinkommen

§ 1

Jedem Staat, in dessen Gebiet eine Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, steht der Beitritt zum Übereinkommen offen.

§ 2

Ein Staat, der dem Übereinkommen beizutreten wünscht, richtet an den Depositar

spect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.

§ 5

The Secretary General shall notify the Member States of the suspensions referred to in § 4; the application shall no longer be suspended after the expiry of a period of one month from the day when the Secretary General has given notice to the other Member States of the withdrawal of such an objection.

§ 6

In the determination of the number of objections referred to in §§ 2 and 4, Member States which

a) do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4),
b) are not members of the Committee concerned (Article 16 § 1, second sentence),
c) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules

shall not be taken into account.

Title VII

Final Provisions

Article 36

Depositary

§ 1

The Secretary General shall be the Depositary of this Convention. His functions as the Depositary shall be those set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

§ 2

When a dispute arises between a Member State and the Depositary about the performance of his functions, the Depositary or the Member State concerned must bring the question to the attention of the other Member States or, if appropriate, submit it for resolution by the Administrative Committee.

Article 37

Accession to the Convention

§ 1

Accession to the Convention shall be open to any State on the territory of which railway infrastructure is operated.

§ 2

A State wishing to accede to the Convention shall address an application to the

avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d’objection partielle.

§ 5

Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l’expiration d’un délai d’un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d’une telle objection.

§ 6

Pour la détermination du nombre d’objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui:

a) n’ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);
b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);
c) ont fait une déclaration conformément à l’article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.

Titre VII

Dispositions finales

Article 36

Dépositaire

§ 1

Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2

Lorsqu’une divergence apparaît entre un Etat membre et le dépositaire au sujet de l’accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l’Etat membre concerné doit porter la question à l’attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Article 37

Adhésion à la Convention

§ 1

L’adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 2

Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire.

einen Antrag. Der Depositar teilt ihn den Mitgliedstaaten mit.

§ 3

Haben nicht fünf Mitgliedstaaten beim Depositar innerhalb von drei Monaten nach der in § 2 genannten Mitteilung Einspruch erhoben, ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen. Der Depositar teilt dies dem antragstellenden Staat sowie den Mitgliedstaaten unverzüglich mit. Der Beitritt wird am ersten Tage des dritten Monats nach dieser Mitteilung wirksam.

§ 4

Haben mindestens fünf Mitgliedstaaten innerhalb der in § 3 genannten Frist Einspruch erhoben, wird der Beitrittsantrag der Generalversammlung zur Entscheidung unterbreitet.

§ 5

Jeder Beitritt zum Übereinkommen kann, vorbehaltlich des Artikels 42, sich nur auf das Übereinkommen in seiner im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Beitrittes geltenden Fassung beziehen.

Artikel 38

Beitritt regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration

§ 1

Der Beitritt zum Übereinkommen steht regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration offen, die über eine für ihre Mitglieder verbindliche Gesetzgebungsbefugnis auf Gebieten, die Gegenstand dieses Übereinkommens sind, verfügen und deren Mitglieder ein oder mehrere Mitgliedstaaten sind. Die Bedingungen dieses Beitrittes werden in einer Vereinbarung zwischen der Organisation und der regionalen Organisation festgelegt.

§ 2

Die regionale Organisation kann die Rechte ausüben, die ihren Mitgliedern auf Grund des Übereinkommens zustehen, soweit sie Gegenstände betreffen, die in die Zuständigkeit der regionalen Organisation fallen. Das gleiche gilt für die Pflichten, die den Mitgliedstaaten auf Grund des Übereinkommens obliegen, ausgenommen die finanziellen Verpflichtungen gemäß Artikel 26.

§ 3

Hinsichtlich der Wahrnehmung des Stimmrechtes und des in Artikel 35 §§ 2 und 4 vorgesehenen Widerspruchsrechtes stehen der regionalen Organisation so viele Stimmen zu, wie die Zahl ihrer Mitglieder beträgt, die zugleich Mitgliedstaaten der Organisation sind. Letztere dürfen ihre Rechte, insbesondere das Stimmrecht, nur in dem Umfange wahrnehmen, wie § 2 es

Depositary. The Depositary shall notify it to the Member States.

§ 3

The application shall be deemed to be accepted three months after the notification referred to in § 2, unless five Member States lodge objections with the Depositary. The Depositary shall, without delay, notify the applicant State as well as the Member States accordingly. The accession shall take effect on the first day of the third month following that notification.

§ 4

In the event of opposition from at least five Member States within the period provided for in § 3, the application for accession shall be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5

Subject to Article 42, any accession to the Convention may only relate to the Convention in its version in force at the time when the accession takes effect.

Article 38

Accession of regional economic integration organisations

§ 1

Accession to the Convention shall be open to regional economic integration organisations which have competence to adopt their own legislation binding on their Member States, in respect of the matters covered by this Convention and of which one or more Member States are members. The conditions of that accession shall be defined in an agreement concluded between the Organisation and the regional organisation.

§ 2

The regional organisation may exercise the rights enjoyed by its members by virtue of the Convention to the extent that they cover matters for which it is competent. This applies also to the obligations imposed on the Member States pursuant to the Convention, with the exception of the financial obligations referred to in Article 26.

§ 3

For the purposes of the exercise of the right to vote and the right to object provided for in Article 35 §§ 2 and 4, the regional organisation shall enjoy the number of votes equal to those of its members which are also Member States of the Organisation. The latter may only exercise their rights, in particular their right to vote, to the extent allowed by § 2. The regional organi-

Le dépositaire la communique aux Etats membres.

§ 3

La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

§ 4

En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5

Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

Article 38

Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

§ 1

L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.

§ 2

L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.

§ 3

En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose

zuläßt. Die regionale Organisation besitzt kein Stimmrecht hinsichtlich des Titels IV.

§ 4

Hinsichtlich der Beendigung der Mitgliedschaft gilt Artikel 41 entsprechend.

sation shall not enjoy the right to vote in respect of Title IV.

§ 4

Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the accession.

pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4

Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

Artikel 39

Assoziierte Mitglieder

§ 1

Jeder Staat, in dessen Gebiet eine Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, kann assoziiertes Mitglied der Organisation werden. Artikel 37 §§ 2 bis 5 findet entsprechende Anwendung.

§ 2

Ein assoziiertes Mitglied kann an den Arbeiten der in den in Artikel 13 § 1 Buchst. a) und c) bis f) genannten Organe nur mit beratender Stimme teilnehmen. Ein assoziiertes Mitglied kann nicht zum Mitglied des Verwaltungsausschusses bestimmt werden. Es trägt zu den Ausgaben der Organisation mit 0,25 Prozent der Beiträge (Artikel 26 § 3) bei.

§ 3

Hinsichtlich der Beendigung der Assoziierung gilt Artikel 41 entsprechend.

Article 39

Associate Members

§ 1

Any State on whose territory railway infrastructure is operated may become an Associate Member of the Organisation. Article 32 §§ 2 to 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 2

An Associate Member may participate in the work of the organs mentioned in Article 13 § 1, letters a) and c) to f) only in an advisory capacity. An Associate Member may not be designated as a member of the Administrative Committee. It shall contribute to the expenditure of the Organisation with 0.25 per cent of the contributions (Article 26 § 3).

§ 3

Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the association.

Article 39

Membres associés

§ 1

Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2

Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pourcent des contributions (article 26, § 3).

§ 3

Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l'article 41 s'applique par analogie.

Artikel 40

Ruhen der Mitgliedschaft

§ 1

Ein Mitgliedstaat kann, ohne das Übereinkommen zu kündigen, beantragen, daß seine Mitgliedschaft in der Organisation ruht, wenn internationaler Eisenbahnverkehr auf seinem Hoheitsgebiet aus Gründen, die der Mitgliedstaat selbst nicht zu vertreten hat, nicht mehr stattfindet.

§ 2

Über einen Antrag auf Ruhen der Mitgliedschaft entscheidet der Verwaltungsausschuß. Der Antrag muß spätestens drei Monate vor einer Tagung des Ausschusses beim Generalsekretär gestellt werden.

§ 3

Das Ruhen der Mitgliedschaft tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Tag der Mitteilung des Generalsekretärs an die Mitgliedstaaten über die Entscheidung des Verwaltungsausschusses folgt. Das Ruhen der Mitgliedschaft endet mit der Mitteilung des Mitgliedstaates über die Wiederaufnahme des internationalen Eisenbahnverkehrs auf seinem Gebiet. Der Generalsekretär unterrichtet davon unverzüglich die übrigen Mitgliedstaaten.

Article 40

Suspension of membership

§ 1

A Member State may request, without denouncing the Convention, a suspension of its membership of the Organisation, when international rail traffic is no longer carried out on its territory for reasons not attributable to that Member State.

§ 2

The Administrative Committee shall take a decision about a request for suspension of membership. The request must be lodged with the Secretary General at least three months before a session of the Committee.

§ 3

The suspension of membership shall enter into force on the first day of the month following the notification by the Secretary General of the decision of the Administrative Committee. The suspension of membership shall terminate with the notification by the Member State that international rail traffic on its territory is restored. The Secretary General shall, without delay, give notice of it to the other Member States.

Article 40

Suspension de la qualité de membre

§ 1

Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

§ 2

Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3

La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4

Das Ruhen der Mitgliedschaft hat zur Folge, daß

a) der Mitgliedstaat von der Verpflichtung, Beiträge zu den Ausgaben der Organisation zu entrichten, befreit ist;

b) das Stimmrecht in den Organen der Organisation ausgesetzt ist;

c) das Widerspruchsrecht gemäß Artikel 34 §§ 2 und 3 sowie Artikel 35 §§ 2 und 4 ausgesetzt ist.

Artikel 41

Kündigung des Übereinkommens

§ 1

Das Übereinkommen kann jederzeit gekündigt werden.

§ 2

Will ein Mitgliedstaat kündigen, teilt er dies dem Depositar mit. Die Kündigung wird am 31. Dezember des folgenden Jahres wirksam.

Artikel 42

Erklärungen und Vorbehalte zum Übereinkommen

§ 1

Jeder Mitgliedstaat kann jederzeit erklären, daß er bestimmte Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anwenden wird. Im übrigen sind Vorbehalte sowie Erklärungen, einzelne Bestimmungen des Übereinkommens selbst oder der Anhänge nicht anzuwenden, nur zulässig, soweit die Zulässigkeit solcher Vorbehalte und Erklärungen darin ausdrücklich vorgesehen ist.

§ 2

Vorbehalte oder Erklärungen sind an den Depositar zu richten. Sie werden in dem Zeitpunkt wirksam, an dem das Übereinkommen für den betreffenden Staat in Kraft tritt. Erklärungen, die nach diesem Zeitpunkt abgegeben werden, werden am 31. Dezember des auf die Erklärung folgenden Jahres wirksam. Der Depositar unterrichtet die Mitgliedstaaten.

Artikel 43

Auflösung der Organisation

§ 1

Die Generalversammlung kann die Auflösung der Organisation und die allfällige Übertragung ihrer Aufgaben an eine andere zwischenstaatliche Organisation beschließen und gegebenenfalls die Bedingungen hierfür im Einvernehmen mit dieser Organisation festlegen.

§ 4

Suspension of membership shall have as a consequence:

a) to free the Member State from its obligation to contribute to the financing of the expenses of the Organisation;

b) to suspend the right to vote in the organs of the Organisation;

c) to suspend the right to object pursuant to Article 34 §§ 2 and 3 and Article 35 §§ 2 and 4.

Article 41

Denunciation of the Convention

§ 1

The Convention may be denounced at any time.

§ 2

Any Member State which wishes to denounce the Convention shall so inform the Depositary. The denunciation shall take effect on 31 December of the following year.

Article 42

Declarations and reservations to the Convention

§ 1

Any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. Furthermore, reservations as well as declarations not to apply certain provisions of the Convention itself or of its Appendices shall only be allowed if such reservations and declarations are expressly provided for by the provisions themselves.

§ 2

The reservations and declarations shall be addressed to the Depositary. They shall take effect at the moment the Convention enters into force for the State concerned. Any declaration made after that entry into force shall take effect on 31 December of the year following the declaration. The Depositary shall give notice of this to the Member States.

Article 43

Dissolution of the Organisation

§ 1

The General Assembly may decide upon a dissolution of the Organisation and the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation laying down, where appropriate, with that organisation the conditions of this transfer.

§ 4

La suspension de la qualité de membre a pour conséquence:

a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;

b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;

c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

Article 41

Dénonciation de la Convention

§ 1

La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2

Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 42

Déclarations et réserves à la Convention

§ 1

Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§ 2

Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

Article 43

Dissolution de l'Organisation

§ 1

L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§ 2

Im Falle der Auflösung der Organisation fällt ihr Vermögen den Mitgliedstaaten zu, die während der letzten fünf dem Jahr der Beschlußfassung nach § 1 vorangegangenen Kalenderjahre ununterbrochen Mitglied der Organisation waren, und zwar im Verhältnis des durchschnittlichen Prozentsatzes, mit dem sie in diesen vorangegangenen fünf Jahren zu den Ausgaben der Organisation beigetragen haben.

§ 2

In the case of the dissolution of the Organisation, its assets shall be distributed between the Member States which have been members of the Organisation, without interruption, during the last five calendar years preceding that of the decision pursuant to § 1, this in proportion to the average percentage rate at which they have contributed to the expenses of the Organisation during these five preceding years.

§ 2

En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

Artikel 44

Übergangsregelung

In den Fällen des Artikels 34 § 7, des Artikels 35 § 4, des Artikels 41 § 1 und des Artikels 42 gilt für bestehende Verträge gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV oder den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI das im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltende Recht weiter.

Article 44

Transitional provision

In the cases provided for in Article 34 § 7, Article 35 § 4, Article 41 § 1 and Article 42 the law in force at the time of the conclusion of contracts subject to the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules shall remain applicable to existing contracts.

Article 44

Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1 et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

Artikel 45

Wortlaut des Übereinkommens

§ 1

Das Übereinkommen ist in deutscher, englischer und französischer Sprache abgefaßt. Im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut maßgebend.

§ 2

Auf Antrag eines der betroffenen Staaten gibt die Organisation amtliche Übersetzungen des Übereinkommens in weiteren Sprachen heraus, sofern eine dieser Sprachen Amtssprache im Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten ist. Die Übersetzungen werden in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der betroffenen Mitgliedstaaten erarbeitet.

Article 45

Texts of the Convention

§ 1

The Convention shall be expressed in the English, French and German languages. In case of divergence, the French text shall prevail.

§ 2

On a proposal of one of the States concerned, the Organisation shall publish an official translation of the Convention into other languages, in so far as one of these languages is an official language on the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

Article 45

Textes de la Convention

§ 1

La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2

Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

Protokoll
über die Vorrechte und Immunitäten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

Protocol
on the Privileges and Immunities of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)

Protocole
sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Artikel 1

Immunität von der Gerichtsbarkeit, Vollstreckung und Beschlagnahme

§ 1

Die Organisation genießt im Rahmen ihrer amtlichen Tätigkeit Immunität von der Gerichtsbarkeit und Vollstreckung außer:

a) soweit die Organisation im Einzelfall ausdrücklich darauf verzichtet;

b) im Fall eines von einem Dritten angestrengten Zivilverfahrens;

c) im Fall einer Widerklage, die in direktem Zusammenhang mit einer durch die Organisation erhobenen Hauptklage steht;

d) im Fall einer durch gerichtliche Entscheidung angeordneten Pfändung von Gehältern, Löhnen und sonstigen Bezügen, welche die Organisation einem Mitglied des Personals schuldet.

§ 2

Die Guthaben und die sonstigen Vermögenswerte der Organisation genießen ohne Rücksicht darauf, wo sie sich befinden, Immunität von jeder Form der Beschlagnahme, Einziehung, Zwangsverwaltung und anderer Form von Pfändung oder Zwang, sofern diese nicht zur Verhinderung oder Untersuchung von Unfällen, an denen der Organisation gehörende oder für sie betriebene Kraftfahrzeuge beteiligt sind, vorübergehend notwendig sind.

Artikel 2

Schutz vor Enteignung

Ist eine Enteignung aus Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich, so müssen alle geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, daß die Enteignung die Ausübung der Tätigkeiten der Organisation beeinträchtigt; im voraus und unverzüglich ist eine angemessene Entschädigung zu leisten.

Article 1

Immunity from jurisdiction, execution and seizure

§ 1

Within the scope of its official activities, the Organisation shall enjoy immunity from jurisdiction and execution save:

a) to the extent that the Organisation shall have expressly waived such immunity in a particular case;

b) in the case of a civil action brought by a third party;

c) in the case of a counter-claim directly connected with principal proceedings commenced by the Organisation;

d) in the case of attachment by order of a court or tribunal, of the salary, wages and other emoluments payable by the Organisation to a member of its staff.

§ 2

The property and other assets of the Organisation, wherever situated, shall be immune from any form of requisition, confiscation, sequestration and any other form of seizure or distraint, except to the extent that this is rendered necessary as a temporary measure by the prevention of accidents involving motor vehicles belonging to or operated on behalf of the Organisation and by enquiries in connection with such accidents.

Article 2

Safeguards against expropriation

If expropriation is necessary in the public interest, all the appropriate steps must be taken to avoid interference with the exercise by the Organisation of its activities and adequate prompt compensation must be paid in advance.

Article premier

Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

§ 1

Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf:

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;

b) en cas d'action civile intentée par un tiers;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2

Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Article 2

Protection contre l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

Artikel 3

Befreiung von der Besteuerung

§ 1

Jeder Mitgliedstaat gewährt der Organisation, ihrem Vermögen und ihren Einkünften für die Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit Befreiung von der direkten Besteuerung. Werden von der Organisation Käufe von erheblichem Wert getätigt oder Dienstleistungen von erheblichem Wert in Anspruch genommen, die für die Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit unbedingt erforderlich sind, und sind bei diesen Käufen oder Dienstleistungen Steuern oder sonstige Abgaben im Preis enthalten, so werden, soweit möglich, von den Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zur Befreiung von diesen Steuern und sonstigen Abgaben oder zu ihrer Erstattung getroffen.

§ 2

Für Steuern oder sonstige Abgaben, die lediglich eine Vergütung für Dienstleistungen darstellen, wird eine Befreiung nicht gewährt.

§ 3

Waren, die gemäß § 1 erworben worden sind, dürfen nur zu den Bedingungen verkauft, abgegeben oder benutzt werden, die von dem Mitgliedstaat festgelegt sind, der diese Befreiungen gewährt hat.

Artikel 4

Befreiung von Abgaben und Zöllen

§ 1

Die von der Organisation ein- oder ausgeführten Waren, die für die Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit unbedingt erforderlich sind, sind von allen Abgaben und Zöllen, die bei der Ein- oder Ausfuhr erhoben werden, befreit.

§ 2

Für Waren und Dienstleistungen, die für den persönlichen Bedarf der Mitglieder des Personals der Organisation gekauft oder eingeführt beziehungsweise erbracht werden, wird eine Befreiung gemäß diesem Artikel nicht gewährt.

§ 3

Artikel 3 § 3 gilt für Waren, die gemäß § 1 eingeführt worden sind, entsprechend.

Artikel 5

Amtliche Tätigkeiten

Amtliche Tätigkeiten der Organisation im Sinne dieses Protokolls sind die Tätigkeiten, die den in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegten Zielen entsprechen.

Article 3

Exemption from taxes

§ 1

Each Member State shall exempt the Organisation, its property and income, from direct taxes in respect of the exercise of its official activities. Where purchases or services of substantial value which are strictly necessary for the exercise of the official activities of the Organisation are made or used by the Organisation and where the price of such purchases or services includes taxes or duties, appropriate measures shall, whenever possible, be taken by the Member States to grant exemption from such taxes and duties or to reimburse the amount thereof.

§ 2

No exemption shall be granted in respect of taxes or charges which are no more than payment for services rendered.

§ 3

Goods acquired in accordance with § 1 may not be sold or given away, nor used otherwise than in accordance with the conditions laid down by the Member State which has granted the exemptions.

Article 4

Exemption from duties and taxes

§ 1

Goods imported or exported by the Organisation and strictly necessary for the exercise of its official activities, shall be exempt from all duties and taxes levied on import or export.

§ 2

No exemption shall be granted under this Article in respect of goods purchased or imported, or services provided, for the personal benefit of the members of the staff of the Organisation.

§ 3

Article 3 § 3 shall apply mutatis mutandis to goods imported in accordance with § 1.

Article 5

Official activities

The official activities of the Organisation referred to in this Protocol are those activities which correspond to the aim defined in Article 2 of the Convention.

Article 3

Exonération d'impôts

§ 1

Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

§ 2

Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

§ 3

Les biens acquis conformément au § 1 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'Etat membre qui a accordé les exonérations.

Article 4

Exonération de droits et taxes

§ 1

Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

§ 2

Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 3

L'article 3, § 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1.

Article 5

Activités officielles

Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

Artikel 6

Geldverkehr

Die Organisation darf jede Art von Geldmitteln, Währungen oder Wertpapieren entgegennehmen und besitzen. Sie kann für alle im Übereinkommen vorgesehenen Zwecke frei darüber verfügen und in dem zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen erforderlichen Umfang in jeder Währung Konten unterhalten.

Article 6

Monetary transactions

The Organisation may receive and hold any kind of funds, currency, cash or securities. It may dispose of them freely for any purpose provided for by the Convention and hold accounts in any currency to the extent required to meet its obligations.

Article 6

Transactions monétaires

L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières. Elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

Artikel 7

Nachrichtenverkehr

Bei ihrem amtlichen Nachrichtenverkehr und der Übermittlung aller ihrer Schriftstücke hat die Organisation Anspruch auf eine nicht weniger günstige Behandlung, als sie von den einzelnen Mitgliedstaaten anderen vergleichbaren internationalen Organisationen gewährt wird.

Article 7

Communications

For its official communications and the transmission of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Member State to other comparable international organisations.

Article 7

Communications

Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Artikel 8

Vorrechte und Immunitäten der Staatenvertreter

Die Vertreter der Mitgliedstaaten genießen auf dem Gebiet eines jeden Mitgliedstaates bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und für die Dauer ihrer Dienstreisen folgende Vorrechte und Immunitäten:

a) Immunität von der Gerichtsbarkeit, auch nach Beendigung ihres Auftrages, hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vorgenommenen Handlungen, einschließlich ihrer mündlichen und schriftlichen Äußerungen; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Vertreter eines Mitgliedstaates gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstoßes gegen die für das betreffende Fahrzeug geltenden Verkehrsvorschriften;

b) Immunität von Festnahme und Untersuchungshaft, außer wenn sie auf frischer Tat ertappt werden;

c) Immunität von der Beschlagnahme ihres persönlichen Gepäcks, außer wenn sie auf frischer Tat ertappt werden;

d) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;

e) Befreiung für sich und ihre Ehegatten von allen Einreisebeschränkungen und von der Ausländermeldepflicht;

f) die gleichen Erleichterungen hinsichtlich der Währungs- und Devisenvorschriften, wie sie Vertretern ausländischer Regierungen mit vorübergehendem amtlichen Auftrag gewährt werden.

Article 8

Privileges and immunities of representatives of Member States

Representatives of Member States shall, while exercising their functions and during journeys made on official business, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

a) immunity from jurisdiction, even after the termination of their mission, in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a representative of a State, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport;

b) immunity from arrest and from detention pending trial, save when apprehended flagrante delicto;

c) immunity from seizure of their personal luggage save when apprehended flagrante delicto;

d) inviolability for all their official papers and documents;

e) exemption for themselves and their spouses from all measures restricting entry and from all aliens' registration formalities;

f) the same facilities regarding currency and exchange control as those accorded to representatives of foreign Governments on temporary official missions.

Article 8

Privilèges et immunités des représentants des Etats

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;

f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Artikel 9

Vorrechte und Immunitäten der Mitglieder des Personals der Organisation

Die Mitglieder des Personals der Organisation genießen auf dem Gebiet eines jeden Mitgliedstaates bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben folgende Vorrechte und Immunitäten:

a) Immunität von der Gerichtsbarkeit hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und im Rahmen ihrer Zuständigkeit vorgenommenen Handlungen, einschließlich ihrer mündlichen und schriftlichen Äußerungen; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Mitglied des Personals der Organisation gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstoßes gegen die für das betreffende Fahrzeug geltenden Verkehrsvorschriften; die Mitglieder des Personals genießen diese Immunität auch nach ihrem Ausscheiden aus dem Dienst der Organisation;

b) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;

c) dieselbe Befreiung von den Einwanderungsbeschränkungen und der Ausländermeldepflicht, wie sie allgemein den Mitgliedern des Personals internationaler Organisationen gewährt wird; Familienangehörige, die in ihrem Haushalt leben, genießen dieselben Erleichterungen;

d) Befreiung von der staatlichen Einkommensteuer, unter der Voraussetzung, daß die von der Organisation gezahlten Gehälter, Löhne und sonstigen Bezüge einer Besteuerung zugunsten der Organisation unterliegen; die Mitgliedstaaten haben jedoch das Recht, diese Gehälter, Löhne und sonstigen Bezüge bei der Festsetzung des auf Einkommen aus anderen Quellen zu erhebenden Steuerbetrages zu berücksichtigen; die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, diese Steuerbefreiung für Entschädigungen und Ruhegehälter sowie Hinterbliebenenrenten zu gewähren, welche die Organisation den ehemaligen Mitgliedern ihres Personals oder den nach ihnen Anspruchsberechtigten zahlt;

e) hinsichtlich Devisenvorschriften dieselben Vorrechte, wie sie allgemein den Mitgliedern des Personals internationaler Organisationen gewährt werden;

f) im Fall einer internationalen Krise dieselben Erleichterungen bei der Rückführung in ihren Heimatstaat, wie sie allgemein den Mitgliedern des Personals internationaler Organisationen gewährt werden; das gleiche gilt für die in ihrem Haushalt lebenden Familienangehörigen.

Article 9

Privileges and immunities of members of the staff of the Organisation

The members of the staff of the Organisation shall, while exercising their functions, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions and within the limits of their prerogatives; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a member of the staff of the Organisation, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; the members of the staff shall continue to enjoy such immunity, even after they have left the service of the Organisation;

b) inviolability for all their official papers and documents;

c) the same exemptions from measures restricting immigration and governing aliens' registration as are normally accorded to members of staff of international organisations; members of their families forming part of their households shall enjoy the same facilities;

d) exemption from national income tax, subject to the introduction for the benefit of the Organisation of an internal tax on salaries, wages and other emoluments paid by the Organisation; nevertheless the Member States may take these salaries, wages and emoluments into account for the purpose of assessing the amount of tax to be charged on income from other sources; Member States shall not be obliged to apply this exemption from tax to payments, retirement pensions and survivor's pensions paid by the Organisation to its former members of staff or their assigns;

e) in respect of exchange control, the same privileges as are normally accorded to staff members of international organisations;

f) in a time of international crisis, the same repatriation facilities for themselves and members of their families forming part of their households as are normally accorded to members of the staff of international organisations.

Article 9

Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

Artikel 10

Vorrechte und Immunitäten der Sachverständigen

Die von der Organisation berufenen Sachverständigen genießen während ihrer dienstlichen Tätigkeit bei der Organisation oder bei der Durchführung von Aufträgen für die Organisation, einschließlich der bei dieser Tätigkeit oder diesen Aufträgen durchgeführten Reisen, folgende Vorrechte und Immunitäten, soweit diese für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind:

a) Immunität von der Gerichtsbarkeit hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vorgenommenen Handlungen, einschließlich ihrer mündlichen und schriftlichen Äußerungen; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Sachverständigen gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstoßes gegen die für das betreffende Fahrzeug geltenden Verkehrsvorschriften; die Sachverständigen genießen diese Immunität auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit bei der Organisation;

b) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;

c) die Erleichterungen in bezug auf Devisenvorschriften, die notwendig sind, um ihre Vergütungen zu überweisen;

d) dieselben Erleichterungen in bezug auf ihr persönliches Gepäck, wie sie den Bediensteten ausländischer Regierungen mit vorübergehendem amtlichen Auftrag gewährt werden.

Artikel 11

Zweck der gewährten Vorrechte und Immunitäten

§ 1

Die in diesem Protokoll vorgesehenen Vorrechte und Immunitäten werden ausschließlich gewährt, um unter allen Umständen die unbehinderte Ausübung der Tätigkeit der Organisation und die vollständige Unabhängigkeit der Personen, denen die Vorrechte und Immunitäten gewährt werden, sicherzustellen. Die zuständigen Behörden heben eine Immunität auf, wenn ihre Aufrechterhaltung verhindern würde, daß der Gerechtigkeit Genüge geschieht, und wenn sie ohne Beeinträchtigung der Zielsetzungen, für die sie gewährt worden ist, aufgehoben werden kann.

§ 2

Zuständig für Zwecke des § 1 sind

a) die Mitgliedstaaten für ihre Vertreter;

b) der Verwaltungsausschuß für den Generalsekretär;

Article 10

Privileges and immunities of experts

Experts upon whose services the Organisation calls shall, while exercising their functions in relation to, or undertaking missions on behalf of, the Organisation, enjoy the following privileges and immunities to the extent that these are necessary for the exercise of their functions, including during journeys made in the exercise of their functions and in the course of such missions:

a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by an expert, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; experts shall continue to enjoy such immunity even after they have ceased to exercise their functions in relation to the Organisation;

b) inviolability for all their official papers and documents;

c) the exchange control facilities necessary for the transfer of their remuneration;

d) the same facilities, in respect of their personal luggage, as are accorded to agents of foreign Governments on temporary official missions.

Article 11

Purpose of privileges and immunities accorded

§ 1

The privileges and immunities provided for in this Protocol shall be instituted solely to ensure, in all circumstances, the unimpeded functioning of the Organisation and the complete independence of the persons to whom they are accorded. The competent authorities shall waive any immunity in all cases where retaining it might impede the course of justice and where it can be waived without prejudicing the achievement of the purpose for which it was accorded.

§ 2

The competent authorities for the purposes of § 1 shall be

a) the Member States, in respect of their representatives;

b) the Administrative Committee, in respect of the Secretary General;

Article 10

Privilèges et immunités des experts

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions:

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 11

But des privilèges et immunités accordés

§ 1

Les privilèges et immunités prévus par le présent Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2

Les autorités compétentes aux fins du § 1 sont:

a) les Etats membres, pour leurs représentants;

b) le Comité administratif pour le Secrétaire général;

c) der Generalsekretär für die übrigen Bediensteten der Organisation und für die von der Organisation berufenen Sachverständigen.

Artikel 12

Verhinderung von Mißbrauch

§ 1

Dieses Protokoll berührt nicht das Recht eines jeden Mitgliedstaates, alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, die im Interesse seiner öffentlichen Sicherheit angebracht sind.

§ 2

Die Organisation wird jederzeit mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um eine ordnungsgemäße Rechtspflege zu erleichtern, die Einhaltung der Gesetze und Vorschriften der Mitgliedstaaten zu gewährleisten und jeglichen Mißbrauch zu verhindern, der sich aus den in diesem Protokoll vorgesehenen Vorrechten und Immunitäten ergeben könnte.

Artikel 13

Behandlung eigener Staatsangehöriger

Ein Mitgliedstaat ist nicht verpflichtet, seinen eigenen Staatsangehörigen oder Personen, die ihren ständigen Aufenthalt in diesem Staat haben, die Vorrechte und Immunitäten gemäß

a) Artikel 8, ausgenommen Buchstabe d),
b) Artikel 9, ausgenommen Buchstabe a), b) und d),
c) Artikel 10, ausgenommen Buchstabe a) und b)

zu gewähren.

Artikel 14

Ergänzungsabkommen

Die Organisation kann mit einzelnen oder mehreren Mitgliedstaaten Ergänzungsabkommen zur Durchführung dieses Protokolls in bezug auf diesen Mitgliedstaat oder diese Mitgliedstaaten sowie sonstige Vereinbarungen schließen, um die wirksame Tätigkeit der Organisation zu gewährleisten.

c) the Secretary General, in respect of other members of the staff of the Organisation and of experts upon whose services the Organisation calls.

Article 12

Prevention of abuse

§ 1

None of the provisions of this Protocol may call into question the right of each Member State to take every necessary precaution in the interests of its public security.

§ 2

The Organisation shall co-operate at all times with the competent authorities of the Member States in order to facilitate the proper administration of justice, to ensure the observance of the laws and prescriptions of the Member States concerned and to prevent any abuse which might arise out of the privileges and immunities provided for in this Protocol.

Article 13

Treatment of own nationals

No Member State shall be obliged to accord the privileges and immunities referred to in this Protocol under

a) Article 8, excluding letter d),
b) Article 9, excluding letters a), b) and d),
c) Article 10, excluding letters a) and b),

to its own nationals or to persons who have their permanent residence in that State.

Article 14

Complementary agreements

The Organisation may conclude with one or more Member States complementary agreements to give effect to this Protocol as regards such Member State or Member States, and other agreements to ensure the proper functioning of the Organisation.

c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 12

Prévention d'abus

§ 1

Aucune des dispositions du présent Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2

L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Article 13

Traitement des propres ressortissants

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés:

a) à l'article 8, à l'exception de la lettre d),
b) à l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d),
c) à l'article 10, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 14

Accords complémentaires

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application du présent Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

Einheitliche Rechtsvorschriften
für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen
(CIV – Anhang A zum Übereinkommen)

Uniform Rules
concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail
(CIV – Appendix A to the Convention)

Règles uniformes
concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs
(CIV – Appendice A à la Convention)

Titel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

§ 1

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung von Personen auf der Schiene, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Wohnsitz oder den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Beförderungsvertrages.

§ 2

Schließt eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine Beförderung auf der Straße oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates ein, so finden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

§ 3

Schließt eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der Beförderung auf der Schiene eine Beförderung zur See oder eine grenzüberschreitende Beförderung auf Binnengewässern ein, so finden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung, sofern die Beförderung zur See oder auf Binnengewässern auf Linien durchgeführt wird, die in die in Artikel 24 § 1 des Übereinkommens vorgesehene Liste der Linien eingetragen sind.

§ 4

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften finden hinsichtlich der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden auch auf Personen Anwendung, die eine gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM beförderte Sendung begleiten.

Title I

General Provisions

Article 1

Scope

§ 1

These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of passengers by rail for reward or free of charge, when the place of departure and the place of destination are situated in two different Member States, irrespective of the domicile or the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.

§ 2

When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.

§ 3

When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the lists of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.

§ 4

These Uniform Rules shall also apply, as far as the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers is concerned, to persons accompanying a consignment whose carriage is effected in accordance with the CIM Uniform Rules.

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1

Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2

Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3

Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 4

Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

§ 5

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften finden keine Anwendung auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen auf dem Gebiet von Nachbarstaaten, wenn die Infrastruktur dieser Bahnhöfe von einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern, die einem einzigen dieser Staaten zugehören, betrieben wird.

§ 6

Jeder Staat, der Vertragspartei eines anderen mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vergleichbaren Übereinkommens über die durchgehende internationale Beförderung von Personen auf der Schiene ist und der einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen stellt, kann sich dabei vorbehalten, diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nur auf Beförderungen auf einem Teil der in seinem Gebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur anzuwenden. Dieser Teil der Eisenbahninfrastruktur muß genau bezeichnet sein und an eine Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates anschließen. Hat ein Staat einen solchen Vorbehalt eingelegt, so gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nur,

a) wenn der im Beförderungsvertrag vorgesehene Abgangs- oder Bestimmungsort sowie der vorgesehene Beförderungsweg zur bezeichneten Eisenbahninfrastruktur gehören, oder

b) wenn die bezeichnete Eisenbahninfrastruktur die Eisenbahninfrastruktur zweier Mitgliedstaaten verbindet und sie im Beförderungsvertrag als Beförderungsweg für einen Transitverkehr vereinbart wurde.

§ 7

Der Staat, der einen Vorbehalt gemäß § 6 eingelegt hat, kann ihn jederzeit durch Mitteilung an den Depositar zurücknehmen. Die Rücknahme wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositar die Mitgliedstaaten darüber unterrichtet hat. Der Vorbehalt wird wirkungslos, wenn das in § 6 Satz 1 genannte Übereinkommen für diesen Staat außer Kraft tritt.

Artikel 2

Erklärung zur Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

§ 1

Jeder Staat kann jederzeit erklären, daß er sämtliche Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften über die Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht anwenden wird, wenn sich der Unfall auf seinem Gebiet ereignet hat und der Reisende Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

§ 2

Der Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch

§ 5

These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.

§ 6

Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of passengers by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on a part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition

a) that the place of departure or of destination, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or

b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

§ 7

A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

Article 2

Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers

§ 1

Any State may, at any time, declare that it will not apply to passengers involved in accidents occurring on its territory the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

§ 2

A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any

§ 5

Les présentes Règles uniformes ne s’appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d’Etats limitrophes, lorsque l’infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d’infrastructure relevant d’un seul et même de ces Etats.

§ 6

Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu’il adresse une demande d’adhésion à la Convention, déclarer qu’il n’appliquera ces Règles uniformes qu’aux transports effectués sur une partie de l’infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l’infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l’infrastructure ferroviaire d’un Etat membre. Lorsqu’un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s’appliquent qu’à la condition:

a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l’itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l’infrastructure désignée ou

b) que l’infrastructure désignée relie l’infrastructure de deux Etats membres et qu’elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7

L’Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d’être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1

Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu’il n’appliquera pas aux voyageurs, victimes d’accidents survenus sur son territoire, l’ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2

L’Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout

Mitteilung an den Depositar zurücknehmen. Die Rücknahme wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositar den Mitgliedstaaten davon Kenntnis gegeben hat.

time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

a) „Beförderer“ den vertraglichen Beförderer, mit dem der Reisende den Beförderungsvertrag gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften geschlossen hat, oder einen aufeinanderfolgenden Beförderer, der auf der Grundlage dieses Vertrages haftet;

b) „ausführender Beförderer“ einen Beförderer, der mit dem Reisenden den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäß Buchstabe a) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat;

c) „Allgemeine Beförderungsbedingungen“ die in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Tarifen in jedem Mitgliedstaat zu Recht bestehenden Bedingungen des Beförderers, die mit Abschluß des Beförderungsvertrages dessen Bestandteil geworden sind;

d) „Fahrzeug“ Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die aus Anlaß einer Personenbeförderung befördert werden.

Article 3

Definitions

For purposes of these Uniform Rules, the term

a) “carrier” means the contractual carrier with whom the passenger has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;

b) “substitute carrier” means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the passenger, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;

c) “General Conditions of Carriage” means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;

d) “vehicle” means a motor vehicle or a trailer carried on the occasion of the carriage of passengers.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

a) «transporteur» désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;

b) «transporteur substitué» désigne un transporteur, qui n’a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l’exécution du transport ferroviaire;

c) «Conditions générales de transport» désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;

d) «véhicule» désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l’occasion d’un transport de voyageurs.

Artikel 4

Abweichungen

§ 1

Die Mitgliedstaaten können Abkommen schließen, die Abweichungen von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften für Beförderungen ausschließlich zwischen zwei beiderseits der Grenze gelegenen Bahnhöfen vorsehen, wenn sich zwischen ihnen und der Grenze kein weiterer Bahnhof befindet.

§ 2

Für Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten im Transit durch einen Staat, der nicht Mitgliedstaat ist, können die beteiligten Staaten Abkommen schließen, die von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen.

§ 3

Vorbehaltlich anderer völkerrechtlicher Vorschriften können zwei oder mehrere Mitgliedstaaten untereinander die Bedingungen festlegen, unter denen Beförderer im Verkehr zwischen diesen Staaten zur Beförderung von Personen, Gepäck, Tieren und Fahrzeugen verpflichtet sind.

Article 4

Derogations

§ 1

The Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.

§ 2

For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

§ 3

Subject to other provisions of public international law, two or more Member States may set between themselves conditions under which carriers are subject to the obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.

Article 4

Dérogations

§ 1

Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d’autre de la frontière, lorsqu’il n’y a pas d’autre gare entre elles.

§ 2

Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3

Sous réserve d’autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l’obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4

Die Abkommen gemäß den §§ 1 bis 3 sowie ihre Inkraftsetzung werden der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgeteilt. Der Generalsekretär der Organisation unterrichtet hierüber die Mitgliedstaaten und die interessierten Unternehmen.

§ 4

Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

§ 4

Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l’Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l’Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Artikel 5

Zwingendes Recht

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Bestimmungen des Beförderungsvertrages zur Folge. Dessen ungeachtet kann ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen nach diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erweitern.

Article 5

Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Article 5

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n’entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titel II

Abschluß und Ausführung des Beförderungsvertrages

Artikel 6

Beförderungsvertrag

§ 1

Durch den Beförderungsvertrag wird der Beförderer verpflichtet, den Reisenden sowie gegebenenfalls Reisegepäck und Fahrzeuge zum Bestimmungsort zu befördern und das Reisegepäck und die Fahrzeuge am Bestimmungsort auszuliefern.

§ 2

Der Beförderungsvertrag ist in einem oder mehreren Beförderungsausweisen festzuhalten, die dem Reisenden auszuhändigen sind. Unbeschadet des Artikels 9 berührt jedoch das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Beförderungsausweises weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

§ 3

Der Beförderungsausweis dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluß und den Inhalt des Beförderungsvertrages.

Title II

Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6

Contract of carriage

§ 1

By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where appropriate, luggage and vehicles to the place of destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.

§ 2

The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

§ 3

The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6

Contrat de transport

§ 1

Par le contrat de transport, le transporteur s’engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2

Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l’article 9, l’absence, l’irrégularité ou la perte du titre de transport n’affecte ni l’existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3

Le titre de transport fait foi, jusqu’à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Artikel 7

Beförderungsausweis

§ 1

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen bestimmen Form und Inhalt der Beförderungsausweise sowie die Sprache und die Schriftzeichen, die beim Druck und beim Ausfüllen zu verwenden sind.

Article 7

Ticket

§ 1

The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.

Article 7

Titre de transport

§ 1

Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2

In den Beförderungsausweis sind mindestens einzutragen:

a) der Beförderer oder die Beförderer;

b) die Angabe, daß die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt; dies kann durch die Abkürzung CIV geschehen;

c) jede andere Angabe, die notwendig ist, Abschluß und Inhalt des Beförderungsvertrages zu beweisen, und die es dem Reisenden erlaubt, die Rechte aus diesem Vertrag geltend zu machen.

§ 3

Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Beförderungsausweises zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben gemäß ausgestellt ist.

§ 4

Der Beförderungsausweis ist übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

§ 5

Der Beförderungsausweis kann auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen, die in lesbare Schriftzeichen umwandelbar sind. Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Beförderungsausweises, funktional gleichwertig sein.

Artikel 8

Zahlung und Erstattung des Beförderungspreises

§ 1

Soweit zwischen dem Reisenden und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, ist der Beförderungspreis im voraus zu zahlen.

§ 2

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen legen die Bedingungen fest, unter denen ein Beförderungspreis zu erstatten ist.

Artikel 9

Berechtigung zur Fahrt. Ausschluß von der Beförderung

§ 1

Der Reisende muß vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Beförderungsausweis versehen sein und ihn bei der Prüfung der Beförderungsausweise vorzeigen. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können vorsehen,

§ 2

The following, at least, must be entered on the ticket:

a) the carrier or carriers;

b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;

c) any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.

§ 3

The passenger must ensure, on receipt of the ticket, that it has been made out in accordance with his instructions.

§ 4

The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.

§ 5

The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the ticket represented by those data.

Article 8

Payment and refund of the carriage charge

§ 1

Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the carriage charge shall be payable in advance.

§ 2

The General Conditions of Carriage shall determine under what conditions a refund of the carriage charge shall be made.

Article 9

Right to be carried. Exclusion from carriage

§ 1

The passenger must, from the start of his journey, be in possession of a valid ticket and produce it on the inspection of tickets. The General Conditions of Carriage may provide

§ 2

Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

§ 3

Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4

Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5

Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Article 8

Paiement et remboursement du prix de transport

§ 1

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2

Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Article 9

Droit au transport. Exclusion du transport

§ 1

Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir:

a) daß ein Reisender, der keinen gültigen Beförderungsausweis vorzeigt, außer dem Beförderungspreis einen Zuschlag zu zahlen hat;

b) daß ein Reisender, der die sofortige Zahlung des Beförderungspreises oder des Zuschlages verweigert, von der Beförderung ausgeschlossen werden kann;

c) ob und unter welchen Bedingungen ein Zuschlag zu erstatten ist.

§ 2

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können vorsehen, daß Reisende, die

a) eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes oder für die Sicherheit der Mitreisenden darstellen,

b) die Mitreisenden in unzumutbarer Weise belästigen,

von der Beförderung ausgeschlossen sind oder unterwegs davon ausgeschlossen werden können, und daß diese Personen keinen Anspruch auf Erstattung des Beförderungspreises und der Gepäckfracht haben.

Artikel 10

Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

Der Reisende hat die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu erfüllen.

Artikel 11

Ausfall und Verspätung eines Zuges. Anschlußversäumnis

Der Beförderer hat gegebenenfalls den Ausfall des Zuges oder das Versäumnis des Anschlusses auf dem Beförderungsausweis zu bescheinigen.

Titel III

Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Fahrzeugen

Kapitel I

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 12

Zugelassene Gegenstände und Tiere

§ 1

Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) und lebende Tiere gemäß den Allgemeinen Beförderungsbedingungen mitnehmen. Der Reisende darf darüber hinaus sperrige Gegenstände gemäß den besonderen Bestimmungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen mitnehmen. Gegenstände

a) that a passenger who does not produce a valid ticket must pay, in addition to the carriage charge, a surcharge;

b) that a passenger who refuses to pay the carriage charge or the surcharge upon demand may be required to discontinue his journey;

c) if and under what conditions a refund of the surcharge shall be made.

§ 2

The General Conditions of Carriage may provide that passengers who

a) present a danger for safety and the good functioning of the operations or for the safety of other passengers,

b) inconvenience other passengers in an intolerable manner,

shall be excluded from carriage or may be required to discontinue their journey and that such persons shall not be entitled to a refund of their carriage charge or of any charge for the carriage of registered luggage they may have paid.

Article 10

Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities.

Article 11

Cancellation and late running of trains. Missed connections

The carrier must, where necessary, certify on the ticket that the train has been cancelled or the connection missed.

Title III

Carriage of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Chapter I

Common Provisions

Article 12

Acceptable articles and animals

§ 1

The passenger may take with him articles which can be handled easily (hand luggage) and also live animals in accordance with the General Conditions of Carriage. Moreover, the passenger may take with him cumbersome articles in accordance with the special provisions, contained in the General Conditions of Carriage. Articles

a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;

b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;

c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

§ 2

Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui:

a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,

b) incommodent de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Article 10

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

Article 11

Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

Titre III

Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Chapitre I

Dispositions communes

Article 12

Objets et animaux admis

§ 1

Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de trans-

und Tiere, die andere Reisende behindern oder belästigen oder Schäden verursachen können, dürfen nicht mitgenommen werden.

§ 2

Der Reisende kann Gegenstände und Tiere gemäß den Allgemeinen Beförderungsbedingungen als Reisegepäck aufgeben.

§ 3

Der Beförderer kann aus Anlaß einer Personenbeförderung Fahrzeuge gemäß den besonderen Bestimmungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen zur Beförderung zulassen.

§ 4

Die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck sowie in oder auf Fahrzeugen, die gemäß diesem Titel auf der Schiene befördert werden, ist nur gemäß der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) zugelassen.

Artikel 13

Nachprüfung

§ 1

Der Beförderer ist berechtigt, bei begründeter Vermutung einer Nichtbeachtung der Beförderungsbedingungen nachzuprüfen, ob die beförderten Gegenstände (Handgepäck, Reisegepäck, Fahrzeuge einschließlich Ladung) und Tiere den Beförderungsbedingungen entsprechen, wenn es die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfinden soll, nicht verbieten. Der Reisende ist einzuladen, der Nachprüfung beizuwohnen. Erscheint er nicht oder ist er nicht zu erreichen, so hat der Beförderer zwei unabhängige Zeugen beizuziehen.

§ 2

Wird festgestellt, daß die Beförderungsbedingungen nicht beachtet wurden, so kann der Beförderer vom Reisenden die Zahlung der Kosten der Nachprüfung verlangen.

Artikel 14

Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

Bei der Beförderung von Gegenständen (Handgepäck, Reisegepäck, Fahrzeuge einschließlich Ladung) und Tieren aus Anlaß seiner Beförderung hat der Reisende die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu erfüllen. Er hat der Untersuchung dieser Gegenstände beizuwohnen, soweit die Gesetze und Vorschriften jedes Staates keine Ausnahme vorsehen.

and animals likely to annoy or inconvenience passengers or cause damage shall not be allowed as hand luggage.

§ 2

The passenger may consign articles and animals as registered luggage in accordance with the General Conditions of Carriage.

§ 3

The carrier may allow the carriage of vehicles on the occasion of the carriage of passengers in accordance with special provisions, contained in the General Conditions of Carriage.

§ 4

The carriage of dangerous goods as hand luggage, registered luggage as well as in or on vehicles which, in accordance with this Title are carried by rail, must comply with the Regulation concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).

Article 13

Examination

§ 1

When there is good reason to suspect a failure to observe the conditions of carriage, the carrier shall have the right to examine whether the articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) and animals carried comply with the conditions of carriage, unless the laws and prescriptions of the State in which the examination would take place prohibit such examination. The passenger must be invited to attend the examination. If he does not appear or cannot be reached, the carrier must require the presence of two independent witnesses.

§ 2

If it is established that the conditions of carriage have not been respected, the carrier can require the passenger to pay the costs arising from the examination.

Article 14

Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities when, on being carried, he has articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) or animals carried. He shall be present at the inspection of these articles save where otherwise provided by the laws and prescriptions of each State.

port. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 2

Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 3

Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 4

Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Article 13

Vérification

§ 1

Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2

Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

Kapitel II
Handgepäck und Tiere

Artikel 15
Beaufsichtigung

Das Handgepäck und mitgenommene Tiere sind vom Reisenden zu beaufsichtigen.

Kapitel III
Reisegepäck

Artikel 16
Gepäckaufgabe

§ 1

Die vertraglichen Pflichten bei der Beförderung von Reisegepäck sind in einem Gepäckschein festzuhalten, der dem Reisenden auszuhändigen ist.

§ 2

Unbeschadet des Artikels 22 berührt das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Gepäckscheins weder den Bestand noch die Gültigkeit der Vereinbarungen über die Beförderung des Reisegepäcks, die weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegen.

§ 3

Der Gepäckschein dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für die Aufgabe des Reisegepäcks und die Bedingungen seiner Beförderung.

§ 4

Es wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß das Reisegepäck bei der Übernahme durch den Beförderer äußerlich in gutem Zustande war und daß die Anzahl und die Masse der Gepäckstücke mit den Angaben im Gepäckschein übereinstimmten.

Artikel 17
Gepäckschein

§ 1

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen legen Form und Inhalt des Gepäckscheins sowie die Sprache und die Schriftzeichen, die beim Druck und beim Ausfüllen zu verwenden sind, fest. Artikel 7 § 5 gilt entsprechend.

§ 2

In den Gepäckschein sind mindestens einzutragen:

a) der Beförderer oder die Beförderer;

b) die Angabe, daß die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften

Chapter II
Hand Luggage and Animals

Article 15
Supervision

It shall be the passenger's responsibility to supervise the hand luggage and animals that he takes with him.

Chapter III
Registered Luggage

Article 16
Consignment of registered luggage

§ 1

The contractual obligations relating to the forwarding of registered luggage must be established by a luggage registration voucher issued to the passenger.

§ 2

Subject to Article 22 the absence, irregularity or loss of the luggage registration voucher shall not affect the existence or the validity of the agreements concerning the forwarding of the registered luggage, which shall remain subject to these Uniform Rules.

§ 3

The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the registration of the luggage and the conditions of its carriage.

§ 4

Subject to evidence to the contrary, it shall be presumed that when the carrier took over the registered luggage it was apparently in a good condition, and that the number and the mass of the items of luggage corresponded to the entries on the luggage registration voucher.

Article 17
Luggage registration voucher

§ 1

The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of the luggage registration voucher as well as the language and characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 2

The following, at least, must be entered on the luggage registration voucher:

a) the carrier or carriers;

b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may

Chapitre II
Colis à main et animaux

Article 15
Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

Chapitre III
Bagages

Article 16
Expédition des bagages

§ 1

Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2

Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3

Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4

Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Article 17
Bulletin de bagages

§ 1

Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 2

Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut

unterliegt; dies kann durch die Abkürzung CIV geschehen;

c) jede andere Angabe, die notwendig ist, die vertraglichen Pflichten bei der Beförderung des Reisegepäcks zu beweisen, und die es dem Reisenden erlaubt, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag geltend zu machen.

§ 3

Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Gepäckscheins zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben gemäß ausgestellt ist.

Artikel 18

Abfertigung und Beförderung

§ 1

Soweit die Allgemeinen Beförderungsbedingungen keine Ausnahme vorsehen, wird Reisegepäck nur gegen Vorzeigen eines mindestens bis zum Bestimmungsort des Reisegepäcks gültigen Beförderungsausweises abgefertigt. Im übrigen erfolgt die Abfertigung des Reisegepäcks nach den am Aufgabeort geltenden Vorschriften.

§ 2

Lassen die Allgemeinen Beförderungsbedingungen die Annahme von Reisegepäck zur Beförderung ohne Vorzeigen eines Beförderungsausweises zu, so gelten hinsichtlich des Reisegepäcks die Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften über die Rechte und Pflichten des Reisenden sinngemäß für den Absender von Reisegepäck.

§ 3

Der Beförderer kann das Reisegepäck mit einem anderen Zug oder mit einem anderen Beförderungsmittel und über einen anderen Weg befördern, als sie vom Reisenden benutzt werden.

Artikel 19

Zahlung der Gepäckfracht

Ist zwischen dem Reisenden und dem Beförderer nichts anderes vereinbart, ist die Gepäckfracht bei der Aufgabe zu zahlen.

Artikel 20

Kennzeichnung des Reisegepäcks

Der Reisende hat auf jedem Gepäckstück, an gut sichtbarer Stelle, haltbar und deutlich anzugeben:

a) seinen Namen und seine Anschrift,

b) den Bestimmungsort.

be indicated by the acronym CIV;

c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the forwarding of the registered luggage and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

§ 3

The passenger must ensure, on receipt of the luggage registration voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 18

Registration and carriage

§ 1

Save where the General Conditions of Carriage otherwise provide, luggage shall be registered only on production of a ticket valid at least as far as the destination of the luggage. In other respects the registration of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of consignment.

§ 2

When the General Conditions of Carriage provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of these Uniform Rules determining the rights and obligations of the passenger in respect of his registered luggage shall apply mutatis mutandis to the consignor of registered luggage.

§ 3

The carrier can forward the registered luggage by another train or by another mode of transport and by a different route from that taken by the passenger.

Article 19

Payment of charges for the carriage of registered luggage

Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the charge for the carriage of registered luggage shall be payable on registration.

Article 20

Marking of registered luggage

The passenger must indicate on each item of registered luggage in a clearly visible place, in a sufficiently durable and legible manner:

a) his name and address,

b) the place of destination.

se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3

Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18

Enregistrement et transport

§ 1

Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2

Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3

Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19

Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20

Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire:

a) son nom et son adresse,

b) le lieu de destination.

Artikel 21

Verfügungsrecht über das Reisegepäck

§ 1

Wenn es die Umstände gestatten und keine zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entgegenstehen, kann der Reisende gegen Rückgabe des Gepäckscheins und, wenn es die Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorsehen, gegen Vorzeigen des Beförderungsausweises die Rückgabe des Gepäcks am Aufgabeort verlangen.

§ 2

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können andere Bestimmungen betreffend das Verfügungsrecht vorsehen, insbesondere die Änderung des Bestimmungsortes und allfällige damit zusammenhängende Kostenfolgen für den Reisenden.

Artikel 22

Auslieferung

§ 1

Das Reisegepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheins und gegen Zahlung der gegebenenfalls die Sendung belastenden Kosten ausgeliefert. Der Beförderer ist berechtigt, aber nicht verpflichtet nachzuprüfen, ob der Inhaber des Gepäckscheins berechtigt ist, das Reisegepäck in Empfang zu nehmen.

§ 2

Der Auslieferung an den Inhaber des Gepäckscheins stehen gleich eine gemäß den am Bestimmungsort geltenden Vorschriften erfolgte

a) Übergabe des Reisegepäcks an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut des Beförderers stehen,

b) Übergabe von lebenden Tieren an einen Dritten zur Verwahrung.

§ 3

Der Inhaber des Gepäckscheins kann am Bestimmungsort die Auslieferung des Reisegepäcks verlangen, sobald die vereinbarte und die gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderliche Zeit abgelaufen ist.

§ 4

Wird der Gepäckschein nicht zurückgegeben, so braucht der Beförderer das Reisegepäck nur demjenigen auszuliefern, der seine Berechtigung nachweist; bei unzureichendem Nachweis kann der Beförderer eine Sicherheitsleistung verlangen.

Article 21

Right to dispose of registered luggage

§ 1

If circumstances permit and if customs requirements or the requirements of other administrative authorities are not thereby contravened, the passenger can request luggage to be handed back at the place of consignment on surrender of the luggage registration voucher and, if the General Conditions of Carriage so require, on production of the ticket.

§ 2

The General Conditions of Carriage may contain other provisions concerning the right to dispose of registered luggage, in particular modifications of the place of destination and the possible financial consequences to be borne by the passenger.

Article 22

Delivery

§ 1

Registered luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the amounts chargeable against the consignment. The carrier shall be entitled, but not obliged, to examine whether the holder of the voucher is entitled to take delivery.

§ 2

It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination:

a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;

b) live animals have been handed over to third parties.

§ 3

The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed.

§ 4

Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given.

Article 21

Droit de disposer des bagages

§ 1

Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2

Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22

Livraison

§ 1

La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2

Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination:

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3

Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 4

A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

§ 5

Das Reisegepäck ist an dem Bestimmungsort auszuliefern, nach dem es abgefertigt worden ist.

§ 5

Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered.

§ 5

Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

§ 6

Der Inhaber des Gepäckscheins, dem das Reisegepäck nicht ausgeliefert wird, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde bescheinigt werden, zu denen er die Auslieferung gemäß § 3 verlangt hat.

§ 6

The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3.

§ 6

Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3.

§ 7

Leistet der Beförderer dem Verlangen des Berechtigten, das Reisegepäck in seiner Gegenwart nachzuprüfen, um einen von ihm behaupteten Schaden festzustellen, nicht Folge, so kann der Berechtigte die Annahme des Reisegepäcks verweigern.

§ 7

The person entitled may refuse to accept the luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage.

§ 7

L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8

Im übrigen erfolgt die Auslieferung des Reisegepäcks gemäß den am Bestimmungsort geltenden Vorschriften.

§ 8

In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

§ 8

Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Kapitel IV
Fahrzeuge

Artikel 23
Beförderungsbedingungen

Die besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen legen insbesondere die Bedingungen für die Annahme zur Beförderung, die Abfertigung, das Verladen und die Beförderung, das Entladen und die Auslieferung sowie die Verpflichtungen des Reisenden fest.

Chapter IV
Vehicles

Article 23
Conditions of carriage

The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall specify in particular the conditions governing acceptance for carriage, registration, loading and carriage, unloading and delivery as well as the obligations of the passenger.

Chapitre IV
Véhicules

Article 23
Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Artikel 24
Beförderungsschein

§ 1

Die vertraglichen Pflichten bei der Beförderung von Fahrzeugen sind in einem Beförderungsschein festzuhalten, der dem Reisenden auszuhändigen ist. Der Beförderungsschein kann Teil des Beförderungsausweises des Reisenden sein.

§ 2

Die besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen legen Form und Inhalt des Beförderungsscheins sowie die Sprache und die Schriftzeichen, die beim Druck und beim Ausfüllen zu verwenden sind, fest. Artikel 7 § 5 gilt entsprechend.

§ 3

In den Beförderungsschein sind mindestens einzutragen:

Article 24
Carriage voucher

§ 1

The contractual obligations relating to the carriage of vehicles must be established by a carriage voucher issued to the passenger. The carriage voucher may be integrated into the passenger's ticket.

§ 2

The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall determine the form and content of the carriage voucher as well as the language and the characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 3

The following, at least, must be entered on the carriage voucher:

Article 24
Bulletin de transport

§ 1

Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2

Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 3

Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport:

a) der Beförderer oder die Beförderer;

b) die Angabe, daß die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt; dies kann durch die Abkürzung CIV geschehen;

c) jede andere Angabe, die notwendig ist, die vertraglichen Pflichten bei der Beförderung der Fahrzeuge zu beweisen, und die es dem Reisenden erlaubt, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag geltend zu machen.

§ 4

Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Beförderungsscheins zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben gemäß ausgestellt ist.

Artikel 25

Anwendbares Recht

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels gelten für Fahrzeuge die Bestimmungen des Kapitels III über die Beförderung von Reisegepäck.

Titel IV

Haftung des Beförderers

Kapitel I

Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

Artikel 26

Haftungsgrund

§ 1

Der Beförderer haftet für den Schaden, der dadurch entsteht, daß der Reisende durch einen Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in den Eisenbahnwagen oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt oder sonst in seiner körperlichen oder in seiner geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird, unabhängig davon, welche Eisenbahninfrastruktur benutzt wird.

§ 2

Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit,

a) wenn der Unfall durch außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Beförderer diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte;

b) soweit der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden zurückzuführen ist;

c) wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Beförderer dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und des-

a) the carrier or carriers;

b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;

c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the carriage of vehicles and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

§ 4

The passenger must ensure, on receipt of the carriage voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 25

Applicable law

Subject to the provisions of this Chapter, the provisions of Chapter III relating to the carriage of luggage shall apply to vehicles.

Title IV

Liability of the Carrier

Chapter I

Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers

Article 26

Basis of liability

§ 1

The carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other physical or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles whatever the railway infrastructure used.

§ 2

The carrier shall be relieved of this liability

a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

b) to the extent that the accident is due to the fault of the passenger;

c) if the accident is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 4

Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25

Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

Titre IV

Responsabilité du transporteur

Chapitre I

Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26

Fondement de la responsabilité

§ 1

Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2

Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne

sen Folgen nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.

§ 3

Ist der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen und ist der Beförderer gleichwohl von seiner Haftung nicht gemäß § 2 Buchst. c) ganz befreit, so haftet er unter den Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

§ 4

Eine etwaige Haftung des Beförderers in den in § 1 nicht vorgesehenen Fällen wird durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht berührt.

§ 5

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, von aufeinanderfolgenden Beförderern ausgeführt, so haftet bei Tötung und Verletzung von Reisenden derjenige Beförderer, der die Beförderungsleistung, bei der sich der Unfall ereignet hat, gemäß Beförderungsvertrag zu erbringen hatte. Wurde diese Beförderungsleistung nicht vom Beförderer, sondern von einem ausführenden Beförderer erbracht, haften beide als Gesamtschuldner nach diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften.

Artikel 27

Schadenersatz bei Tötung

§ 1

Bei Tötung des Reisenden umfaßt der Schadenersatz:

a) die infolge des Todes des Reisenden entstandenen notwendigen Kosten, insbesondere für die Überführung und die Bestattung;

b) bei nicht sofortigem Eintritt des Todes den in Artikel 28 vorgesehenen Schadenersatz.

§ 2

Haben durch den Tod des Reisenden Personen, denen gegenüber er kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder zukünftig unterhaltspflichtig geworden wäre, den Versorger verloren, so ist auch für diesen Verlust Ersatz zu leisten. Der Schadenersatzanspruch von Personen, denen der Reisende ohne gesetzliche Verpflichtung Unterhalt gewährt hat, richtet sich nach Landesrecht.

Artikel 28

Schadenersatz bei Verletzung

Bei Verletzung oder sonstiger Beeinträchtigung der körperlichen oder der gei-

of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.

§ 3

If the accident is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of his liability in accordance with § 2, letter c), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse which the carrier may have against the third party.

§ 4

These Uniform Rules shall not affect any liability which may be incurred by the carrier in cases not provided for in § 1.

§ 5

If carriage governed by a single contract of carriage is performed by successive carriers, the carrier bound pursuant to the contract of carriage to provide the service of carriage in the course of which the accident happened shall be liable in case of death of, and personal injuries to, passengers. When this service has not been provided by the carrier, but by a substitute carrier, the two carriers shall be jointly and severally liable in accordance with these Uniform Rules.

Article 27

Damages in case of death

§ 1

In case of death of the passenger the damages shall comprise:

a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;

b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 28.

§ 2

If, through the death of the passenger, persons whom he had, or would have had, a legal duty to maintain are deprived of their support, such persons shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages of persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

Article 28

Damages in case of personal injury

In case of personal injury or any other physical or mental harm to the passenger

pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3

Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4

Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

§ 5

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1

En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2

Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique

stigen Gesundheit des Reisenden umfaßt der Schadenersatz:

a) die notwendigen Kosten, insbesondere für Heilung und Pflege sowie für die Beförderung;

b) den Vermögensnachteil, den der Reisende durch gänzliche oder teilweise Arbeitsunfähigkeit oder durch eine Vermehrung seiner Bedürfnisse erleidet.

the damages shall comprise:

a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;

b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Artikel 29

Ersatz anderer Personenschäden

Ob und inwieweit der Beförderer bei Personenschäden für andere als die in Artikel 27 und 28 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht.

Article 29

Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for bodily harm other than that for which there is provision in Articles 27 and 28.

Article 29

Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Artikel 30

Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

§ 1

Der in Artikel 27 § 2 und in Artikel 28 Buchst. b) vorgesehene Schadenersatz ist in Form eines Kapitalbetrages zu leisten. Ist jedoch nach Landesrecht die Zuerkennung einer Rente zulässig, so wird der Schadenersatz in dieser Form geleistet, wenn der verletzte Reisende oder die gemäß Artikel 27 § 2 Anspruchsberechtigten die Zahlung einer Rente verlangen.

§ 2

Die Höhe des gemäß § 1 zu leistenden Schadenersatzes richtet sich nach Landesrecht. Es gilt jedoch bei Anwendung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften für jeden Reisenden eine Höchstgrenze von 175 000 Rechnungseinheiten für den Kapitalbetrag oder eine diesem Betrag entsprechende Jahresrente, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht.

Article 30

Form and amount of damages in case of death and personal injury

§ 1

The damages under Article 27 § 2 and Article 28, letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits payment of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured passenger or by the persons entitled referred to in Article 27 § 2.

§ 2

The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per passenger shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annual annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

Article 30

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1

Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2

Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Artikel 31

Andere Beförderungsmittel

§ 1

Die Bestimmungen über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind, vorbehaltlich des § 2, nicht auf Schäden anzuwenden, die während einer Beförderung entstehen, die gemäß Beförderungsvertrag nicht auf der Schiene erfolgt.

§ 2

Werden jedoch Eisenbahnwagen auf einem Fährschiff befördert, so sind die Bestimmungen über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden auf die durch Artikel 26 § 1 und Artikel 33 § 1 erfaßten Schäden anzuwenden, die der

Article 31

Other modes of transport

§ 1

Subject to § 2, the provisions relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall not apply to loss or damage arising in the course of carriage which, in accordance with the contract of carriage, was not carriage by rail.

§ 2

However, where railway vehicles are carried by ferry, the provisions relating to liability in case of death of, or personal injury to, passengers shall apply to loss or damage referred to in Article 26 § 1 and Article 33 § 1, caused by an accident arising

Article 31

Autres moyens de transport

§ 1

Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2

Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par

Reisende durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in diesen Wagen, beim Einsteigen in die Wagen oder beim Aussteigen aus den Wagen erleidet.

§ 3

Wenn der Eisenbahnbetrieb infolge außerordentlicher Umstände vorübergehend unterbrochen ist und die Reisenden mit einem anderen Beförderungsmittel befördert werden, haftet der Beförderer gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften.

Kapitel II

Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans

Artikel 32

Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlußversäumnis

§ 1

Der Beförderer haftet dem Reisenden für den Schaden, der dadurch entsteht, daß die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder daß unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. Der Schadenersatz umfaßt die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten.

§ 2

Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlußversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

a) außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte,

b) Verschulden des Reisenden oder

c) Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.

§ 3

Ob und inwieweit der Beförderer für andere als die in § 1 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht. Artikel 44 bleibt unberührt.

out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.

§ 3

When, because of exceptional circumstances, the operation of the railway is temporarily suspended and the passengers are carried by another mode of transport, the carrier shall be liable pursuant to these Uniform Rules.

Chapter II

Liability in case of Failure to Keep to the Timetable

Article 32

Liability in case of cancellation, late running of trains or missed connections

§ 1

The carrier shall be liable to the passenger for loss or damage resulting from the fact that, by reason of cancellation, the late running of a train or a missed connection, his journey cannot be continued the same day, or that a continuation of the journey the same day could not reasonably be required because of given circumstances. The damages shall comprise the reasonable costs of accommodation as well as the reasonable costs occasioned by having to notify persons expecting the passenger.

§ 2

The carrier shall be relieved of this liability, when the cancellation, late running or missed connection is attributable to one of the following causes:

a) circumstances not connected with the operation of the railway which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

b) fault on the part of the passenger or

c) the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.

§ 3

National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for harm other than that provided for in § 1. This provision shall be without prejudice to Article 44.

un accident en relation avec l’exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu’il y entre ou qu’il en sorte.

§ 3

Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l’exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

Chapitre II

Responsabilité en cas d’inobservation de l’horaire

Article 32

Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

§ 1

Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu’en raison de la suppression, du retard ou du manquement d’une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n’est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d’hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l’avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2

Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d’une correspondance sont imputables à l’une des causes suivantes:

a) des circonstances extérieures à l’exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d’après les particularités de l’espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

b) une faute du voyageur ou

c) le comportement d’un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d’après les particularités de l’espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n’est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n’est pas affecté.

§ 3

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l’article 44.

Kapitel III
Haftung für Handgepäck, Tiere, Reisegepäck und Fahrzeuge

Abschnitt 1
Handgepäck und Tiere

Artikel 33
Haftung

§ 1

Bei Tötung und Verletzung von Reisenden haftet der Beförderer auch für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung von Sachen entsteht, die der Reisende an sich trägt oder als Handgepäck mit sich führt; dies gilt auch für Tiere, die der Reisende mit sich führt. Artikel 26 findet entsprechende Anwendung.

§ 2

Im übrigen haftet der Beförderer für Schäden wegen gänzlichen oder teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung von Sachen, Handgepäck oder Tieren, zu deren Beaufsichtigung der Reisende gemäß Artikel 15 verpflichtet ist, nur dann, wenn den Beförderer ein Verschulden trifft. Die übrigen Artikel des Titels IV, mit Ausnahme des Artikels 51, und der Titel VI finden in diesem Fall keine Anwendung.

Artikel 34
Beschränkung des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung von Sachen

Haftet der Beförderer gemäß Artikel 33 § 1, so hat er Schadenersatz bis zu einer Höchstgrenze von 1 400 Rechnungseinheiten für jeden Reisenden zu leisten.

Artikel 35
Ausschluß der Haftung

Der Beförderer haftet dem Reisenden gegenüber nicht für den Schaden, der dadurch entsteht, daß der Reisende seinen Verpflichtungen gemäß den zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften nicht nachgekommen ist.

Abschnitt 2
Reisegepäck

Artikel 36
Haftungsgrund

§ 1

Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Reisegepäcks in der Zeit von der Übernahme

Chapter III
Liability in respect of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Section 1
Hand luggage and animals

Article 33
Liability

§ 1

In case of death of, or personal injury to, passengers the carrier shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, articles which the passenger had on him or with him as hand luggage; this shall apply also to animals which the passenger had brought with him. Article 26 shall apply mutatis mutandis.

§ 2

In other respects, the carrier shall not be liable for the total or partial loss of, or damage to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

Article 34
Limit of damages in case of loss of or damage to Articles

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

Article 35
Exclusion of liability

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the passenger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

Section 2
Registered luggage

Article 36
Basis of liability

§ 1

The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier

Chapitre III
Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1
Colis à main et animaux

Article 33
Responsabilité

§ 1

En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 2

Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34
Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35
Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Section 2
Bagages

Article 36
Fondement de la responsabilité

§ 1

Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le

durch den Beförderer bis zur Auslieferung sowie durch verspätete Auslieferung entsteht.

§ 2

Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung durch ein Verschulden des Reisenden, eine nicht vom Beförderer verschuldete Anweisung des Reisenden, besondere Mängel des Reisegepäcks oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3

Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

a) Fehlen oder Mängel der Verpackung;

b) natürliche Beschaffenheit des Reisegepäcks;

c) Aufgabe von Gegenständen als Reisegepäck, die von der Beförderung ausgeschlossen sind.

Artikel 37

Beweislast

§ 1

Der Beweis, daß der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung durch eine der in Artikel 36 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt dem Beförderer.

§ 2

Legt der Beförderer dar, daß der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in Artikel 36 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden daraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Artikel 38

Aufeinanderfolgende Beförderer

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, von mehreren aufeinanderfolgenden Beförderern durchgeführt, so tritt jeder Beförderer dadurch, daß er das Reisegepäck mit dem Gepäckschein oder das Fahrzeug mit dem Beförderungsschein übernimmt, hinsichtlich der Beförderung von Reisegepäck oder von Fahrzeugen in den Beförderungsvertrag nach Maßgabe des Gepäckscheins oder des Beförderungsscheins ein und übernimmt die sich daraus ergebenden

and the time of delivery as well as from delay in delivery.

§ 2

The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3

The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

a) the absence or inadequacy of packing,

b) the special nature of the luggage,

c) the consignment as luggage of articles not acceptable for carriage.

Article 37

Burden of proof

§ 1

The burden of proving that the loss, damage or delay in delivery was due to one of the causes specified in Article 36 § 2 shall lie on the carrier.

§ 2

When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

Article 38

Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the luggage with the luggage registration voucher or the vehicle with the carriage voucher, shall become a party to the contract of carriage in respect of the forwarding of luggage or the carriage of vehicles, in accordance with the terms of the luggage registration voucher or of the carriage voucher and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each car-

transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2

Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3

Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) absence ou défectuosité de l'emballage;

b) nature spéciale des bagages;

c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37

Charge de la preuve

§ 1

La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.

§ 2

Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38

Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque trans-

Verpflichtungen. In diesem Falle haftet jeder Beförderer für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Auslieferung.

rier shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

porteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Artikel 39

Ausführender Beförderer

§ 1

Hat der Beförderer die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen, gleichviel, ob er auf Grund des Beförderungsvertrages dazu berechtigt war oder nicht, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung verantwortlich.

§ 2

Alle für die Haftung des Beförderers maßgeblichen Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch für die Haftung des ausführenden Beförderers für die von ihm durchgeführte Beförderung. Artikel 48 und Artikel 52 sind anzuwenden, wenn ein Anspruch gegen die Bediensteten und anderen Personen, deren sich der ausführende Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient, geltend gemacht wird.

§ 3

Eine besondere Vereinbarung, wonach der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die ihm nicht durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften auferlegt werden, oder auf Rechte verzichtet, die ihm durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gewährt werden, berührt den ausführenden Beförderer nur, wenn er dem ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat. Unabhängig davon, ob der ausführende Beförderer eine solche Zustimmung erklärt hat, bleibt der Beförderer an die sich aus einer solchen besonderen Vereinbarung ergebenden Verpflichtungen oder Verzichtserklärungen gebunden.

§ 4

Wenn und soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haften, haften sie als Gesamtschuldner.

§ 5

Der Gesamtbetrag der Entschädigung, der von dem Beförderer, dem ausführenden Beförderer sowie ihren Bediensteten und anderen Personen, deren sie sich bei der Durchführung der Beförderung bedienen, erlangt werden kann, übersteigt nicht die in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Höchstbeträge.

§ 6

Dieser Artikel läßt die Rechte des Beförderers und des ausführenden Beförderers, untereinander Rückgriff zu nehmen, unberührt.

Article 39

Substitute carrier

§ 1

Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.

§ 2

All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.

§ 3

Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

§ 4

Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.

§ 5

The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

§ 6

This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 39

Transporteur substitué

§ 1

Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2

Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3

Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4

Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5

Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6

Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Artikel 40

Vermutung für den Verlust

§ 1

Der Berechtigte kann ein Gepäckstück ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 14 Tagen, nachdem seine Auslieferung gemäß Artikel 22 § 3 verlangt wurde, ausgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.

§ 2

Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück binnen einem Jahr nach dem Verlangen auf Auslieferung wieder aufgefunden, so hat der Beförderer den Berechtigten zu benachrichtigen, wenn seine Anschrift bekannt ist oder sich ermitteln läßt.

§ 3

Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht gemäß § 2 verlangen, daß ihm das Gepäckstück ausgeliefert wird. In diesem Fall hat er die Kosten für die Beförderung des Gepäckstückes vom Aufgabeort bis zum Ort zu zahlen, an dem das Gepäckstück ausgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung gemäß Artikel 43.

§ 4

Wird das wiederaufgefundene Gepäckstück nicht binnen der in § 3 vorgesehenen Frist zurückverlangt oder wird es später als ein Jahr nach dem Verlangen auf Auslieferung wiederaufgefunden, so verfügt der Beförderer darüber gemäß den am Ort, an dem sich das Gepäckstück befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Article 40

Presumption of loss

§ 1

The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider an item of luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 22 § 3.

§ 2

If an item of luggage deemed to have been lost is recovered within one year after the request for delivery, the carrier must notify the person entitled if his address is known or can be ascertained.

§ 3

Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the item of luggage to be delivered to him. In that case he must pay the charges in respect of carriage of the item from the place of consignment to the place where delivery is effected and refund the compensation received less, where appropriate, any costs included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for delay in delivery provided for in Article 43.

§ 4

If the item of luggage recovered has not been claimed within the period stated in § 3 or if it is recovered more than one year after the request for delivery, the carrier shall dispose of it in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the item of luggage is situated.

Article 40

Présomption de perte

§ 1

L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, § 3.

§ 2

Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3

Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

§ 4

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Artikel 41

Entschädigung bei Verlust

§ 1

Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen:

a) wenn die Höhe des Schadens nachgewiesen ist, eine Entschädigung in dieser Höhe, die jedoch 80 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder 1 200 Rechnungseinheiten je Gepäckstück nicht übersteigt;

b) wenn die Höhe des Schadens nicht nachgewiesen ist, eine Pauschalentschädigung von 20 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder von 300 Rechnungseinheiten je Gepäckstück.

Die Art der Entschädigung, je fehlendes Kilogramm oder je Gepäckstück, wird in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen festgelegt.

Article 41

Compensation for loss

§ 1

In case of total or partial loss of registered luggage, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages:

a) if the amount of the loss or damage suffered is proved, compensation equal to that amount but not exceeding 80 units of account per kilogram of gross mass short or 1200 units of account per item of luggage;

b) if the amount of the loss or damage suffered is not established, liquidated damages of 20 units of account per kilogram of gross mass short or 300 units of account per item of luggage.

The method of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

Article 41

Indemnité en cas de perte

§ 1

En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2

Der Beförderer hat außerdem Gepäckfracht und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gepäckstückes gezahlte Beträge sowie bereits entrichtete Zölle und Verbrauchsabgaben zu erstatten.

§ 2

The carrier must in addition refund the charge for the carriage of luggage and the other sums paid in relation to the carriage of the lost item as well as the customs duties and excise duties already paid.

§ 2

Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

Artikel 42

Entschädigung bei Beschädigung

§ 1

Bei Beschädigung des Reisegepäcks hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die der Wertminderung des Reisegepäcks entspricht.

§ 2

Die Entschädigung übersteigt nicht,

a) wenn das gesamte Reisegepäck durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre;

b) wenn nur ein Teil des Reisegepäcks durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

Article 42

Compensation for damage

§ 1

In case of damage to registered luggage, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the luggage, to the exclusion of all other damages.

§ 2

The compensation shall not exceed:

a) if all the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;

b) if only part of the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

§ 1

En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2

L'indemnité n'excède pas:

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Artikel 43

Entschädigung bei verspäteter Auslieferung

§ 1

Bei verspäteter Auslieferung des Reisegepäcks hat der Beförderer für je angefangene 24 Stunden seit dem Verlangen auf Auslieferung, höchstens aber für 14 Tage, zu zahlen:

a) wenn der Berechtigte nachweist, daß daraus ein Schaden, einschließlich einer Beschädigung, entstanden ist, eine Entschädigung in der Höhe des Schadens bis zu einem Höchstbetrag von 0,80 Rechnungseinheiten je Kilogramm Bruttomasse oder von 14 Rechnungseinheiten je Stück des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks;

b) wenn der Berechtigte nicht nachweist, daß daraus ein Schaden entstanden ist, eine Pauschalentschädigung von 0,14 Rechnungseinheiten je Kilogramm Bruttomasse oder von 2,80 Rechnungseinheiten je Stück des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks.

Die Art der Entschädigung, je Kilogramm oder je Gepäckstück, wird in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen festgelegt.

§ 2

Bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks wird die Entschädigung gemäß § 1 nicht neben der Entschädigung gemäß Artikel 41 geleistet.

Article 43

Compensation for delay in delivery

§ 1

In case of delay in delivery of registered luggage, the carrier must pay in respect of each whole period of twenty-four hours after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days:

a) if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, compensation equal to the amount of the loss or damage, up to a maximum of 0.80 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 14 units of account per item of luggage, delivered late;

b) if the person entitled does not prove that loss or damage has been suffered thereby, liquidated damages of 0.14 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 2.80 units of account per item of luggage, delivered late.

The methods of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

§ 2

In case of total loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 41.

Article 43

Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1

En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours:

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2

En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 3

Bei teilweisem Verlust des Reisegepäcks wird die Entschädigung gemäß § 1 für den nicht verlorenen Teil geleistet.

§ 3

In case of partial loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall be payable in respect of that part of the luggage which has not been lost.

§ 3

En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4

Bei einer Beschädigung des Reisegepäcks, die nicht Folge der verspäteten Auslieferung ist, wird die Entschädigung gemäß § 1 gegebenenfalls neben der Entschädigung gemäß Artikel 42 geleistet.

§ 4

In case of damage to luggage not resulting from delay in delivery the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 42.

§ 4

En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

§ 5

In keinem Fall ist die Entschädigung gemäß § 1 zuzüglich der Entschädigungen gemäß Artikel 41 und 42 insgesamt höher als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks.

§ 5

In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that payable under Articles 41 and 42 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the luggage.

§ 5

En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Abschnitt 3

Fahrzeuge

Section 3

Vehicles

Section 3

Véhicules

Artikel 44

Entschädigung bei Verspätung

§ 1

Wird ein Fahrzeug aus einem vom Beförderer zu vertretenden Umstand verspätet verladen oder wird es verspätet ausgeliefert, so hat der Beförderer, wenn der Berechtigte nachweist, daß daraus ein Schaden entstanden ist, eine Entschädigung zu zahlen, deren Betrag den Beförderungspreis nicht übersteigt.

§ 2

Ergibt sich bei der Verladung aus einem vom Beförderer zu vertretenden Umstand eine Verspätung und verzichtet der Berechtigte deshalb auf die Durchführung des Beförderungsvertrages, so wird ihm der Beförderungspreis erstattet. Weist er nach, daß aus dieser Verspätung ein Schaden entstanden ist, so kann er außerdem eine Entschädigung verlangen, deren Betrag den Beförderungspreis nicht übersteigt.

Article 44

Compensation for delay

§ 1

In case of delay in loading for a reason attributable to the carrier or delay in delivery of a vehicle, the carrier must, if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, pay compensation not exceeding the amount of the carriage charge.

§ 2

If, in case of delay in loading for a reason attributable to the carrier, the person entitled elects not to proceed with the contract of carriage, the carriage charge shall be refunded to him. In addition the person entitled may, if he proves that loss or damage has been suffered as a result of the delay, claim compensation not exceeding the carriage charge.

Article 44

Indemnité en cas de retard

§ 1

En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

§ 2

Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

Artikel 45

Entschädigung bei Verlust

Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust eines Fahrzeugs wird die dem Berechtigten für den nachgewiesenen Schaden zu zahlende Entschädigung nach dem Zeitwert des Fahrzeugs berechnet. Sie beträgt höchstens 8 000 Rechnungseinheiten. Ein Anhänger gilt mit oder ohne Ladung als ein selbständiges Fahrzeug.

Article 45

Compensation for loss

In case of total or partial loss of a vehicle the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the basis of the usual value of the vehicle. It shall not exceed 8000 units of account. A loaded or unloaded trailer shall be considered as a separate vehicle.

Article 45

Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Artikel 46

Haftung hinsichtlich anderer Gegenstände

§ 1

Hinsichtlich der im Fahrzeug untergebrachten Gegenstände oder der Gegen-

Article 46

Liability in respect of other articles

§ 1

In respect of articles left inside the vehicle or situated in boxes (e.g. luggage or ski

Article 46

Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

§ 1

En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des

stände, die sich in Behältnissen (z.B. Gepäckbehältern oder Skiboxen) befinden, die fest am Fahrzeug angebracht sind, haftet der Beförderer nur für Schäden, die auf sein Verschulden zurückzuführen sind. Die Gesamtentschädigung beträgt höchstens 1 400 Rechnungseinheiten.

§ 2

Für Gegenstände, die außen am Fahrzeug befestigt sind, einschließlich der Behältnisse gemäß § 1, haftet der Beförderer nur, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Artikel 47

Anwendbares Recht

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abschnitts gelten für Fahrzeuge die Bestimmungen des Abschnitts 2 über die Haftung für Reisegepäck.

Kapitel IV

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 48

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Haftungsbeschränkungen sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag begrenzen, finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Artikel 49

Umrechnung und Verzinsung

§ 1

Müssen bei der Berechnung der Entschädigung in ausländischer Währung ausgedrückte Beträge umgerechnet werden, so sind sie nach dem Kurs am Tag und am Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

§ 2

Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von fünf Prozent jährlich beanspruchen, und zwar vom Tag der Reklamation gemäß Artikel 54 oder, wenn keine Reklamation vorangegangen ist, vom Tag der Klageerhebung an.

boxes) fixed to the vehicle, the carrier shall be liable only for loss or damage caused by his fault. The total compensation payable shall not exceed 1400 units of account.

§ 2

So far as concerns articles stowed on the outside of the vehicle, including the boxes referred to in § 1, the carrier shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such a loss or damage or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 47

Applicable law

Subject to the provisions of this Section, the provisions of Section 2 relating to liability for luggage shall apply to vehicles.

Chapter IV

Common Provisions

Article 48

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a fixed amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 49

Conversion and interest

§ 1

Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.

§ 2

The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 55 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

§ 2

En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 47

Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV

Dispositions communes

Article 48

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 49

Conversion et intérêts

§ 1

Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3

Für Entschädigungen gemäß Artikel 27 und 28 laufen jedoch die Zinsen erst von dem Tag an, an dem die für die Bemessung der Höhe der Entschädigung maßgebenden Umstände eingetreten sind, wenn dieser Tag später liegt als derjenige der Reklamation oder der Klageerhebung.

§ 4

Bei Reisegepäck können die Zinsen nur beansprucht werden, wenn die Entschädigung 16 Rechnungseinheiten je Gepäckschein übersteigt.

§ 5

Legt der Berechtigte dem Beförderer bei Reisegepäck die zur abschließenden Behandlung der Reklamation erforderlichen Belege nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist der Lauf der Zinsen vom Ablauf dieser Frist an bis zur Übergabe dieser Belege gehemmt.

Artikel 50

Haftung bei nuklearem Ereignis

Der Beförderer ist von der ihm gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist und wenn gemäß den Gesetzen und Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

Artikel 51

Personen, für die der Beförderer haftet

Der Beförderer haftet für seine Bediensteten und für andere Personen, deren er sich bei der Durchführung der Beförderung bedient, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, gelten als Personen, deren sich der Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient.

Artikel 52

Sonstige Ansprüche

§ 1

In allen Fällen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann gegen den Beförderer ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

§ 3

However, in the case of compensation payable pursuant to Articles 27 and 28, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to the assessment of the amount of compensation occurred, if that day is later than that of the claim or the day when legal proceedings were instituted.

§ 4

In the case of luggage, interest shall only be payable if the compensation exceeds 16 units of account per luggage registration voucher.

§ 5

In the case of luggage, if the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 50

Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 51

Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 52

Other actions

§ 1

In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 3

Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4

En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5

En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 51

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52

Autres actions

§ 1

Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für die der Beförderer gemäß Artikel 51 haftet.

§ 2

The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

§ 2

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

Titel V

Haftung des Reisenden

Artikel 53

Besondere Haftungsgründe

Der Reisende haftet dem Beförderer für jeden Schaden,

a) der dadurch entsteht, daß er seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist, die sich für ihn

   1. aus Artikel 10, 14 und 20,
   2. aus den besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen oder
   3. aus der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

   ergeben, oder

b) der durch Gegenstände oder Tiere verursacht wird, die er mitnimmt,

sofern er nicht beweist, daß der Schaden auf Umstände zurückzuführen ist, die er trotz Anwendung der von einem gewissenhaften Reisenden geforderten Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Diese Bestimmung berührt nicht die Haftung des Beförderers nach Artikel 26 und 33 § 1.

Title V

Liability of the Passenger

Article 53

Special principles of liability

The passenger shall be liable to the carrier for any loss or damage

a) resulting from failure to fulfil his obligations pursuant to

   1. Articles 10, 14 and 20,
   2. the special provisions for the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, or
   3. the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID),

   or

b) caused by articles and animals that he brings with him,

unless he proves that the loss or damage was caused by circumstances that he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, despite the fact that he exercised the diligence required of a conscientious passenger. This provision shall not affect the liability of the carrier pursuant to Articles 26 and 33 § 1.

Titre V

Responsabilité du voyageur

Article 53

Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

a) résultant du non respect de ses obligations en vertu

   1. des articles 10, 14 et 20,
   2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
   3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),

   ou

b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.

Titel VI

Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 54

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

§ 1

Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung eines unter der Obhut des Beförderers beförderten Gegenstandes (Reisegepäck, Fahrzeug) vom Beförderer entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat der Beförderer je nach Art des Schadens den Zustand des Gegenstandes und, soweit möglich, das Ausmaß und die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich und, wenn möglich, in Gegenwart des Berechtigten in einer Tatbestandsaufnahme festzuhalten.

§ 2

Dem Berechtigten ist eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

Title VI

Assertion of Rights

Article 54

Ascertainment of partial loss or damage

§ 1

When partial loss of, or damage to, an article carried in the charge of the carrier (luggage, vehicles) is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the article and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

§ 2

A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

Titre VI

Exercice des droits

Article 54

Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1

Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2

Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3

Erkennt der Berechtigte die Feststellungen in der Tatbestandsaufnahme nicht an, so kann er verlangen, daß der Zustand des Reisegepäcks oder des Fahrzeugs sowie die Ursache und der Betrag des Schadens von einem durch die Parteien des Beförderungsvertrages oder ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden. Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die Feststellung erfolgt.

§ 3

Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition of the luggage or vehicle and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

§ 3

Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Artikel 55

Reklamationen

§ 1

Reklamationen betreffend die Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind schriftlich an den Beförderer zu richten, gegen den Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können. Im Falle einer Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages war und von aufeinanderfolgenden Beförderern ausgeführt wurde, können Reklamationen auch an den ersten oder letzten Beförderer sowie an den Beförderer gerichtet werden, der im Staat des Wohnsitzes oder des gewöhnlichen Aufenthaltes des Reisenden seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist.

§ 2

Die anderen Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich an den in Artikel 56 §§ 2 und 3 genannten Beförderer zu richten.

§ 3

Die Belege, die der Berechtigte der Reklamation beigeben will, sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen des Beförderers in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen. Bei der Regelung der Reklamation kann der Beförderer die Rückgabe des Beförderungsausweises, des Gepäckscheins und des Beförderungsscheins verlangen.

Article 55

Claims

§ 1

Claims relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought. In the case of a carriage governed by a single contract and performed by successive carriers the claims may also be addressed to the first or the last carrier as well as to the carrier having his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage in the State where the passenger is domiciled or habitually resident.

§ 2

Other claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier specified in Article 56 §§ 2 and 3.

§ 3

Documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim shall be produced either in the original or as copies, where appropriate, the copies duly certified if the carrier so requires. On settlement of the claim, the carrier may require the surrender of the ticket, the luggage registration voucher and the carriage voucher.

Article 55

Réclamations

§ 1

Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2

Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3

Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Artikel 56

Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

§ 1

Schadenersatzansprüche auf Grund der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden können nur gegen einen gemäß Artikel 26 § 5 haftbaren Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 2

Vorbehaltlich des § 4 können sonstige Ansprüche des Reisenden auf Grund des

Article 56

Carriers against whom an action may be brought

§ 1

An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.

§ 2

Subject to § 4 other actions brought by passengers based on the contract of car-

Article 56

Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1

L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2

Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le

Beförderungsvertrages nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Beförderer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung ausgeführt hat, in dessen Verlauf die den Anspruch begründende Tatsache eingetreten ist.

§ 3

Ist bei Beförderungen durch aufeinanderfolgende Beförderer der zur Auslieferung verpflichtete Beförderer mit seiner Zustimmung im Gepäckschein oder im Beförderungsschein eingetragen, können Ansprüche gemäß § 2 auch dann gegen ihn gerichtlich geltend gemacht werden, wenn er das Gepäck nicht erhalten oder das Fahrzeug nicht übernommen hat.

§ 4

Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, können gegen den Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden, der den Betrag erhoben hat, oder gegen den Beförderer, zu dessen Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

§ 5

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen einen anderen als die in den §§ 2 und 4 genannten Beförderer geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

§ 6

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften auf den ausführenden Beförderer Anwendung finden, können die Ansprüche auch gegen ihn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 7

Hat der Kläger die Wahl unter mehreren Beförderern, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen einen der Beförderer erhoben ist; dies gilt auch, wenn der Kläger die Wahl zwischen einem oder mehreren Beförderern und einem ausführenden Beförderer hat.

Artikel 57

Gerichtsstand

§ 1

Auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche können vor den durch Vereinbarung der Parteien bestimmten Gerichten der Mitgliedstaaten oder vor den Gerichten des Mitgliedstaates geltend gemacht werden, auf dessen Gebiet der Beklagte seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, die den Beförderungsvertrag geschlossen hat. Andere Gerichte können nicht angerufen werden.

riage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

§ 3

When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the luggage or the vehicle is entered with his consent on the luggage registration voucher or the carriage voucher, an action may be brought against him in accordance with § 2 even if he has not received the luggage or the vehicle.

§ 4

An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

§ 5

An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 2 and 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

§ 6

To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.

§ 7

If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 57

Forum

§ 1

Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.

contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3

Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4

L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5

L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6

Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7

Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57

For

§ 1

Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2

Ist ein Verfahren bei einem nach § 1 zuständigen Gericht wegen eines auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründeten Anspruches anhängig oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, daß die Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.

§ 2

Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

§ 2

Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Artikel 58

Erlöschen der Ansprüche bei Tötung und Verletzung

§ 1

Alle Ansprüche des Berechtigten auf Grund der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind erloschen, wenn er den Unfall des Reisenden nicht spätestens zwölf Monate, nachdem er vom Schaden Kenntnis erlangt hat, einem der Beförderer anzeigt, bei denen die Reklamation gemäß Artikel 55 § 1 eingereicht werden kann. Zeigt der Berechtigte dem Beförderer den Unfall mündlich an, so hat dieser ihm über die mündliche Anzeige eine Bestätigung auszustellen.

§ 2

Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht, wenn

a) der Berechtigte innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist eine Reklamation an einen der in Artikel 55 § 1 genannten Beförderer gerichtet hat;

b) der haftbare Beförderer innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist auf andere Weise vom Unfall des Reisenden Kenntnis erhalten hat;

c) infolge von Umständen, die dem Berechtigten nicht zuzurechnen sind, der Unfall nicht oder nicht rechtzeitig angezeigt worden ist;

d) der Berechtigte nachweist, daß der Unfall durch ein Verschulden des Beförderers verursacht worden ist.

Article 58

Extinction of right of action in case of death or personal injury

§ 1

Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.

§ 2

Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if

a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1;

b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;

c) notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances not attributable to the person entitled;

d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier.

Article 58

Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

§ 1

Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2

Toutefois, l'action n'est pas éteinte si:

a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;

b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

Artikel 59

Erlöschen der Ansprüche bei Beförderung von Reisegepäck

§ 1

Mit der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen den Beförderer aus dem Beförderungsvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung erloschen.

§ 2

Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

Article 59

Extinction of right of action arising from carriage of luggage

§ 1

Acceptance of the luggage by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay in delivery.

§ 2

Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

Article 59

Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1

L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2

Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn

1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten gemäß Artikel 54 festgestellt worden ist;

2. die Feststellung, die gemäß Artikel 54 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden des Beförderers unterblieben ist;

b) bei äußerlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er

1. die Feststellung gemäß Artikel 54 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Reisegepäcks verlangt und

2. außerdem beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Übernahme durch den Beförderer und der Auslieferung entstanden ist;

c) bei verspäteter Auslieferung, wenn der Berechtigte binnen 21 Tagen seine Rechte gegen einen der in Artikel 56 § 3 genannten Beförderer geltend gemacht hat;

d) wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden auf ein Verschulden des Beförderers zurückzuführen ist.

Artikel 60

Verjährung

§ 1

Schadenersatzansprüche auf Grund der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden verjähren:

a) Ansprüche des Reisenden in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Unfall;

b) Ansprüche der anderen Berechtigten in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Tod des Reisenden, spätestens aber in fünf Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Unfall.

§ 2

Andere Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahr. Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen wegen eines Schadens, der auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

§ 3

Die Verjährung gemäß § 2 beginnt bei Ansprüchen

a) in case of partial loss or damage, if

1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 54 before the acceptance of the luggage by the person entitled;

2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 54 was omitted solely through the fault of the carrier;

b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the luggage by the person entitled, if he

1. asks for ascertainment in accordance with Article 54 immediately after discovery of the loss or damage and not later than three days after the acceptance of the luggage, and

2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over by the carrier and the time of delivery;

c) in case of delay in delivery, if the person entitled has, within twenty-one days, asserted his rights against one of the carriers specified in Article 56 § 3;

d) if the person entitled proves that the loss or damage was caused by fault on the part of the carrier.

Article 60

Limitation of actions

§ 1

The period of limitation of actions for damages based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be:

a) in the case of a passenger, three years from the day after the accident;

b) in the case of other persons entitled, three years from the day after the death of the passenger, subject to a maximum of five years from the day after the accident.

§ 2

The period of limitation for other actions arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action for loss or damage resulting from an act or omission committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 3

The period of limitation provided for in § 2 shall run for actions:

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

Article 60

Prescription

§ 1

Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites:

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2

Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3

La prescription prévue au § 2 court pour l'action:

a) auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes mit dem vierzehnten Tag nach Ablauf der Frist gemäß Artikel 22 § 3;

b) auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung mit dem Tag der Auslieferung;

c) in allen anderen die Beförderung des Reisenden betreffenden Fällen mit dem Tag des Ablaufes der Geltungsdauer des Beförderungsausweises.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Fall in der Frist inbegriffen.

§ 4

Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation gemäß Artikel 55 mit den erforderlichen Belegen bis zu dem Tag gehemmt, an dem der Beförderer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigefügten Belege zurücksendet. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation oder auf die Erteilung einer Antwort und die Rückgabe der Belege beruft, hat dies zu beweisen. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht.

§ 5

Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

§ 6

Im übrigen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung Landesrecht.

Titel VII

Beziehungen der Beförderer untereinander

Artikel 61

Aufteilung des Beförderungspreises

§ 1

Jeder Beförderer hat den beteiligten Beförderern den ihnen zukommenden Anteil am Beförderungspreis zu zahlen, den er erhoben hat oder hätte erheben müssen. Die Art und Weise der Zahlung wird durch Vereinbarungen zwischen den Beförderern geregelt.

§ 2

Artikel 6 § 3, Artikel 16 § 3 und Artikel 25 gelten auch für die Beziehungen zwischen aufeinanderfolgenden Beförderern.

a) for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiry of the period of time provided for in Article 22 § 3;

b) for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the day when delivery took place;

c) in all other cases involving the carriage of passengers, from the day of expiry of validity of the ticket.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

§ 4

When a claim is addressed to a carrier in writing in accordance with Article 55 together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall run again in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 5

A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or by way of exception.

§ 6

Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title VII

Relations between Carriers

Article 61

Apportionment of the carriage charge

§ 1

Any carrier who has collected or ought to have collected a carriage charge must pay to the carriers concerned their respective shares of such a charge. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 2

Article 6 § 3, Article 16 § 3 and Article 25 shall also apply to the relations between successive carriers.

a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4

En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5

L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6

Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VII

Rapports des transporteurs entre eux

Article 61

Partage du prix de transport

§ 1

Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2

L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Artikel 62

Rückgriffsrecht

§ 1

Hat ein Beförderer gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung gezahlt, so steht ihm ein Rückgriffsrecht gegen die Beförderer, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, gemäß den folgenden Bestimmungen zu:

a) der Beförderer, der den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;

b) haben mehrere Beförderer den Schaden verursacht, so haftet jeder für den von ihm verursachten Schaden; ist eine Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung unter den Beförderern gemäß Buchstabe c) aufgeteilt;

c) kann nicht bewiesen werden, welcher der Beförderer den Schaden verursacht hat, wird die Entschädigung auf sämtliche Beförderer aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht von ihnen verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der den Beförderern zustehenden Anteile am Beförderungspreis.

§ 2

Bei Zahlungsunfähigkeit eines dieser Beförderer wird der auf ihn entfallende, aber von ihm nicht gezahlte Anteil unter allen anderen Beförderern, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, im Verhältnis des ihnen zustehenden Anteils am Beförderungspreis aufgeteilt.

Artikel 63

Rückgriffsverfahren

§ 1

Ein Beförderer, gegen den gemäß Artikel 62 Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmäßigkeit der durch den Rückgriff nehmenden Beförderer geleisteten Zahlung nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem erstgenannten Beförderer durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

§ 2

Der Rückgriff nehmende Beförderer hat sämtliche Beförderer, mit denen er sich nicht gütlich geeinigt hat, mit ein und derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Rückgriffsrecht gegen die nicht belangten Beförderer.

Article 62

Right of recourse

§ 1

A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;

b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);

c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

§ 2

In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 63

Procedure for recourse

§ 1

The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 may not be disputed by the carrier against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

§ 2

A carrier exercising his right of recourse must present his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

Article 62

Droit de recours

§ 1

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2

Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63

Procédure de recours

§ 1

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2

Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3

Das Gericht hat in ein und demselben Urteil über alle Rückgriffe, mit denen es befaßt ist, zu entscheiden.

§ 4

Der Beförderer, der sein Rückgriffsrecht gerichtlich geltend machen will, kann seinen Anspruch vor dem zuständigen Gericht des Staates erheben, in dem einer der beteiligten Beförderer seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist.

§ 5

Ist die Klage gegen mehrere Beförderer zu erheben, so hat der klagende Beförderer die Wahl unter den gemäß § 4 zuständigen Gerichten.

§ 6

Rückgriffsverfahren dürfen nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden, das der aus dem Beförderungsvertrag Berechtigte angestrengt hat.

Artikel 64

Vereinbarungen über den Rückgriff

Den Beförderern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 61 und 62 abweichen.

§ 3

The court or tribunal shall give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 4

The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 5

When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

§ 6

Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

Article 64

Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 61 and 62.

§ 3

Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4

Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 5

Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6

Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen)

Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM – Appendix B to the Convention)

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la Convention)

Titel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

§ 1

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Beförderungsvertrages.

§ 2

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch für Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen nur einer Mitgliedstaat ist, und die Parteien des Vertrages vereinbaren, daß der Vertrag diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

§ 3

Schließt eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine Beförderung auf der Straße oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates ein, so finden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

§ 4

Schließt eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der Beförderung auf der Schiene eine Beförderung zur See oder eine grenzüberschreitende Beförderung auf Binnengewässern ein, so finden diese

Title I

General Provisions

Article 1

Scope

§ 1

These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of goods by rail for reward when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different Member States, irrespective of the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.

§ 2

These Uniform Rules shall apply also to contracts of carriage of goods by rail for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States, of which at least one is a Member State and the parties to the contract agree that the contract is subject to these Uniform Rules.

§ 3

When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.

§ 4

When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1

Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2

Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3

Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4

Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si

Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung, sofern die Beförderung zur See oder auf Binnengewässern auf Linien durchgeführt wird, die in die in Artikel 24 § 1 des Übereinkommens vorgesehene Liste der Linien eingetragen sind.

waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.

le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 5

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften finden keine Anwendung auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen auf dem Gebiet von Nachbarstaaten, wenn die Infrastruktur dieser Bahnhöfe von einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern, die einem einzigen dieser Staaten zugehören, betrieben wird.

§ 5

These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.

§ 5

Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6

Jeder Staat, der Vertragspartei eines anderen mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vergleichbaren Übereinkommens über die durchgehende internationale Beförderung von Gütern auf der Schiene ist und der einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen stellt, kann sich dabei vorbehalten, diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nur auf Beförderungen auf einem Teil der in seinem Gebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur anzuwenden. Dieser Teil der Eisenbahninfrastruktur muß genau bezeichnet sein und an eine Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates anschließen. Hat ein Staat einen solchen Vorbehalt eingelegt, so gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nur,

a) wenn der im Beförderungsvertrag vorgesehene Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort sowie der vorgesehene Beförderungsweg zur bezeichneten Eisenbahninfrastruktur gehören, oder

b) wenn die bezeichnete Eisenbahninfrastruktur die Eisenbahninfrastruktur zweier Mitgliedstaaten verbindet und sie im Beförderungsvertrag als Beförderungsweg für einen Transitverkehr vereinbart wurde.

§ 6

Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition

a) that the place of taking over of the goods or the place designated for delivery, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or

b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

§ 6

Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:

a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7

Der Staat, der einen Vorbehalt gemäß § 6 eingelegt hat, kann ihn jederzeit durch Mitteilung an den Depositar zurücknehmen. Die Rücknahme wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositar die Mitgliedstaaten darüber unterrichtet hat. Der Vorbehalt wird wirkungslos, wenn das in § 6 Satz 1 genannte Übereinkommen für diesen Staat außer Kraft tritt.

§ 7

A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

§ 7

L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Artikel 2

Öffentlich-rechtliche Vorschriften

Beförderungen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, unterliegen im übrigen den öffentlich-rechtlichen Vorschriften, insbesondere den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter sowie den Vorschriften des Zollrechtes und des Tierschutzrechtes.

Article 2

Prescriptions of public law

Carriage to which these Uniform Rules apply shall remain subject to the prescriptions of public law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.

Article 2

Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

a) „Beförderer“ den vertraglichen Beförderer, mit dem der Absender den Beförderungsvertrag gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften geschlossen hat, oder einen aufeinanderfolgenden Beförderer, der auf der Grundlage dieses Vertrages haftet;

b) „ausführender Beförderer“ einen Beförderer, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäß Buchstabe a) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat;

c) „Allgemeine Beförderungsbedingungen“ die in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Tarifen in jedem Mitgliedstaat zu Recht bestehenden Bedingungen des Beförderers, die mit Abschluß des Beförderungsvertrages dessen Bestandteil geworden sind;

d) „intermodale Transporteinheit“ Container, Wechselbehälter, Sattelauflieger oder sonstige vergleichbare Ladeeinheiten, die im intermodalen Verkehr verwendet werden.

Article 3

Definitions

For purposes of these Uniform Rules the term

a) “carrier” means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a subsequent carrier who is liable on the basis of this contract;

b) “substitute carrier” means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;

c) “General Conditions of Carriage” means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;

d) “intermodal transport unit” means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

a) «transporteur» désigne le transporteur contractuel, avec lequel l’expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;

b) «transporteur substitué» désigne un transporteur, qui n’a pas conclu le contrat de transport avec l’expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l’exécution du transport ferroviaire;

c) «Conditions générales de transport» désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;

d) «unité de transport intermodal» désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

Artikel 4

Abweichungen

§ 1

Die Mitgliedstaaten können Abkommen schließen, die Abweichungen von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften für Beförderungen ausschließlich zwischen zwei beiderseits der Grenze gelegenen Bahnhöfen vorsehen, wenn sich zwischen ihnen und der Grenze kein weiterer Bahnhof befindet.

§ 2

Für Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten im Transit durch einen Staat, der nicht Mitgliedstaat ist, können die beteiligten Staaten Abkommen schließen, die von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen.

§ 3

Die Abkommen gemäß den §§ 1 und 2 sowie ihre Inkraftsetzung werden der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgeteilt. Der Generalsekretär der Organisation unterrichtet hierüber die Mitgliedstaaten und die interessierten Unternehmen.

Article 4

Derogations

§ 1

Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.

§ 2

For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

§ 3

Agreements referred to in §§ 1 and 2 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall inform the Member States and interested undertakings of these notifications.

Article 4

Dérogations

§ 1

Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d’autre de la frontière, lorsqu’il n’y a pas d’autre gare entre elles.

§ 2

Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3

Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l’Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l’Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Artikel 5

Zwingendes Recht

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder

Article 5

Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these

Article 5

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indi-

mittelbar von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Bestimmungen des Beförderungsvertrages zur Folge. Dessen ungeachtet kann ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen nach diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erweitern.

Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

rectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titel II
Abschluß und Ausführung des Beförderungsvertrages

Artikel 6
Beförderungsvertrag

§ 1

Durch den Beförderungsvertrag wird der Beförderer verpflichtet, das Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu befördern und es dort an den Empfänger abzuliefern.

§ 2

Der Beförderungsvertrag ist in einem Frachtbrief nach einem einheitlichen Muster festzuhalten. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt jedoch weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

§ 3

Der Frachtbrief wird vom Absender und vom Beförderer unterschrieben. Die Unterschrift kann durch einen Stempelaufdruck, einen maschinellen Buchungsvermerk oder in sonst geeigneter Weise ersetzt werden.

§ 4

Der Beförderer hat die Übernahme des Gutes auf dem Frachtbriefdoppel in geeigneter Weise zu bescheinigen und das Doppel dem Absender zu übergeben.

§ 5

Der Frachtbrief hat nicht die Bedeutung eines Konnossementes.

§ 6

Für jede Sendung ist ein Frachtbrief zu verwenden. Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, darf ein Frachtbrief nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben.

§ 7

Im Falle einer Beförderung, die das Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewendet wird, berührt, muß jede Sendung von einem Frachtbrief, der den Erfordernissen des Artikels 7 entspricht, begleitet sein.

Title II
Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6
Contract of carriage

§ 1

By the contract of carriage, the carrier shall undertake to carry the goods for reward to the place of destination and to deliver them there to the consignee.

§ 2

The contract of carriage must be confirmed by a consignment note which accords with a uniform model. However, the absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

§ 3

The consignment note shall be signed by the consignor and the carrier. The signature can be replaced by a stamp, by an accounting machine entry or in any other appropriate manner.

§ 4

The carrier must certify the taking over of the goods on the duplicate of the consignment note in an appropriate manner and return the duplicate to the consignor.

§ 5

The consignment note shall not have effect as a bill of lading.

§ 6

A consignment note must be made out for each consignment. In the absence of a contrary agreement between the consignor and the carrier, a consignment note may not relate to more than one wagon load.

§ 7

In the case of carriage which enters the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 1

Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2

Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3

La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4

Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5

La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement.

§ 6

Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7

En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8

Die internationalen Verbände der Beförderer legen im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den in den Mitgliedstaaten für Zollfragen zuständigen Stellen sowie mit jeder zwischenstaatlichen Organisation, die in einer regionalen Wirtschaftsgemeinschaft besteht und die über eine eigene Gesetzgebungsbefugnis auf dem Gebiet des Zolls verfügt, einheitliche Muster der Frachtbriefe fest.

§ 9

Der Frachtbrief einschließlich des Frachtbriefdoppels kann auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen, die in lesbare Schriftzeichen umwandelbar sind. Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.

Artikel 7

Inhalt des Frachtbriefes

§ 1

Der Frachtbrief muß folgende Angaben enthalten:

a) Ort und Datum der Ausstellung;

b) Namen und Anschrift des Absenders;

c) Namen und Anschrift des Beförderers, der den Beförderungsvertrag geschlossen hat;

d) Namen und Anschrift desjenigen, dem das Gut tatsächlich aufgeliefert wird, wenn dies nicht der Beförderer gemäß Buchstabe c) ist;

e) die Stelle sowie das Datum der Übernahme des Gutes;

f) die Stelle der Ablieferung;

g) Namen und Anschrift des Empfängers;

h) die Bezeichnung der Art des Gutes und der Verpackung, bei gefährlichen Gütern die in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vorgesehene Bezeichnung;

i) die Anzahl der Frachtstücke und die zur Identifizierung der Stückgüter erforderlichen besonderen Zeichen und Nummern;

j) die Nummer des Wagens bei Beförderungen im Wagenladungsverkehr;

k) die Nummer des Eisenbahnfahrzeugs, wenn es auf eigenen Rädern rollt und als Beförderungsgut aufgegeben wird;

l) außerdem, bei intermodalen Transporteinheiten, die Art, die Nummer oder die zu ihrer Identifizierung erforderlichen sonstigen Merkmale;

§ 8

The international associations of carriers shall establish uniform model consignment notes in agreement with the customers' international associations and the bodies having competence for customs matters in the Member States as well as any intergovernmental regional economic integration organisation having competence to adopt its own customs legislation.

§ 9

The consignment note and its duplicate may be established in the form of electronic data registration which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.

Article 7

Wording of the consignment note

§ 1

The consignment note must contain the following particulars:

a) the place at which and the day on which it is made out;

b) the name and address of the consignor;

c) the name and address of the carrier who has concluded the contract of carriage;

d) the name and address of the person to whom the goods have effectively been handed over if he is not the carrier referred to in letter c);

e) the place and the day of taking over of the goods;

f) the place of delivery;

g) the name and address of the consignee;

h) the description of the nature of the goods and the method of packing, and, in case of dangerous goods, the description provided for in the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID);

i) the number of packages and the special marks and numbers necessary for the identification of consignments in less than full wagon loads;

j) the number of the wagon in the case of carriage of full wagon loads;

k) the number of the railway vehicle running on its own wheels, if it is handed over for carriage as goods;

l) in addition, in the case of intermodal transport units, the category, the number or other characteristics necessary for their identification;

§ 8

Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9

La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Article 7

Teneur de la lettre de voiture

§ 1

La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:

a) le lieu et la date de son établissement;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;

c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;

d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);

e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;

f) le lieu de livraison;

g) le nom et l'adresse du destinataire;

h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);

i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;

j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;

k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;

l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;

m) die Bruttomasse des Gutes oder die Angabe der Menge in anderer Form;

n) ein genaues Verzeichnis der von den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden verlangten Urkunden, die dem Frachtbrief beigegeben sind oder dem Beförderer bei einer näher bezeichneten amtlichen Stelle oder bei einer vertraglich vereinbarten Stelle zur Verfügung stehen;

o) die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluß bis zur Ablieferung anfallen), soweit sie vom Empfänger zu zahlen sind, oder einen anderen Hinweis, daß die Kosten vom Empfänger zu zahlen sind;

p) die Angabe, daß die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

§ 2

Zutreffendenfalls muß der Frachtbrief ferner folgende Angaben enthalten:

a) bei Beförderungen durch aufeinanderfolgende Beförderer den zur Ablieferung des Gutes verpflichteten Beförderer, sofern er seine Zustimmung zur Eintragung in den Frachtbrief erteilt hat;

b) die Kosten, die der Absender übernimmt;

c) den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;

d) die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung;

e) die vereinbarte Lieferfrist;

f) den vereinbarten Beförderungsweg;

g) ein Verzeichnis der dem Beförderer übergebenen, nicht unter § 1 Buchst. n) erwähnten Urkunden;

h) die Angaben des Absenders über die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse, die er am Wagen angebracht hat.

§ 3

Die Parteien des Beförderungsvertrages können in den Frachtbrief weitere Angaben eintragen, die sie für zweckmäßig halten.

Artikel 8

Haftung für die Angaben im Frachtbrief

§ 1

Der Absender haftet für alle Kosten und Schäden, die dem Beförderer dadurch entstehen, daß

m) the gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;

n) a detailed list of the documents which are required by customs or other administrative authorities and are attached to the consignment note or held at the disposal of the carrier at the offices of a duly designated authority or a body designated in the contract;

o) the costs relating to carriage (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the conclusion of the contract until delivery) in so far as they must be paid by the consignee or any other statement that the costs are payable by the consignee;

p) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules.

§ 2

Where applicable the consignment note must also contain the following particulars:

a) in the case of carriage by successive carriers, the carrier who must deliver the goods when he has consented to this entry in the consignment note;

b) the costs which the consignor undertakes to pay;

c) the amount of the cash on delivery charge;

d) the declaration of the value of the goods and the amount representing the special interest in delivery;

e) the agreed transit period;

f) the agreed route;

g) a list of the documents not mentioned in § 1, letter n) handed over to the carrier;

h) the entries made by the consignor concerning the number and description of seals he has affixed to the wagon.

§ 3

The parties to the contract may enter on the consignment note any other particulars they consider useful.

Article 8

Responsibility for particulars entered on the consignment note

§ 1

The consignor shall be responsible for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of

m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d’autres formes;

n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d’autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d’une autorité dûment désignée ou auprès d’un organe désigné dans le contrat;

o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu’à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;

p) l’indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

§ 2

Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:

a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l’inscription sur la lettre de voiture;

b) les frais que l’expéditeur prend à sa charge;

c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;

d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l’intérêt spécial à la livraison;

e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;

f) l’itinéraire convenu;

g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur;

h) les inscriptions de l’expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu’il a apposés sur le wagon.

§ 3

Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu’elles jugent utile.

Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

§ 1

L’expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait:

a) die Angaben des Absenders im Frachtbrief unrichtig, ungenau oder unvollständig sind oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle stehen, oder

b) der Absender die im RID vorgeschriebenen Angaben unterlassen hat.

§ 2

Trägt der Beförderer auf Verlangen des Absenders Angaben in den Frachtbrief ein, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß der Beförderer hierbei im Namen des Absenders gehandelt hat.

§ 3

Enthält der Frachtbrief die in Artikel 7 § 1 Buchst. p) bezeichnete Angabe nicht, so haftet der Beförderer für alle Kosten und Schäden, die dem Verfügungsberechtigten infolge dieser Unterlassung entstehen.

Artikel 9

Gefährliche Güter

Hat der Absender die im RID vorgeschriebenen Angaben unterlassen, so kann der Beförderer das Gut jederzeit, wie es die Umstände erfordern, ausladen, vernichten oder unschädlich machen, ohne daß Ersatz zu leisten ist, sofern er nicht bei Übernahme des Gutes Kenntnis von seiner gefährlichen Beschaffenheit hatte.

Artikel 10

Zahlung der Kosten

§ 1

Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, sind die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluß bis zur Ablieferung anfallen) vom Absender zu zahlen.

§ 2

Sind die Kosten auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer auf den Empfänger überwiesen und hat der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte aus dem Beförderungsvertrag gemäß Artikel 17 § 3 geltend gemacht, noch den Beförderungsvertrag gemäß Artikel 18 abgeändert, so bleibt der Absender zur Zahlung der Kosten verpflichtet.

Artikel 11

Nachprüfung

§ 1

Der Beförderer ist berechtigt, jederzeit nachzuprüfen, ob die Beförderungsbedingungen eingehalten sind und ob die Sendung mit den Angaben des Absenders im

a) the entries made by the consignor in the consignment note being irregular, incorrect, incomplete or made elsewhere than in the allotted space, or

b) the consignor omitting to make the entries prescribed by RID.

§ 2

If, at the request of the consignor, the carrier makes entries on the consignment note, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the consignor.

§ 3

If the consignment note does not contain the statement provided for in Article 7 § 1, letter p), the carrier shall be liable for all costs, loss or damage sustained through such omission by the person entitled.

Article 9

Dangerous goods

If the consignor has failed to make the entries prescribed by RID, the carrier may at any time unload or destroy the goods or render them innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation, save when he was aware of their dangerous nature on taking them over.

Article 10

Payment of costs

§ 1

Unless otherwise agreed between the consignor and the carrier, the costs (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the time of the conclusion of the contract to the time of delivery) shall be paid by the consignor.

§ 2

When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs are payable by the consignee and the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights in accordance with Article 17 § 3, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 18, the consignor shall remain liable to pay the costs.

Article 11

Examination

§ 1

The carrier shall have the right to examine at any time whether the conditions of carriage have been complied with and whether the consignment corresponds

a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou

b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

§ 2

Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 3

Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

Article 9

Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 10

Paiement des frais

§ 1

Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 2

Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Article 11

Vérification

§ 1

Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture

Frachtbrief übereinstimmt. Wenn sich die Nachprüfung auf den Inhalt der Sendung bezieht, erfolgt diese nach Möglichkeit in Anwesenheit des Verfügungsberechtigten; ist dies nicht möglich, zieht der Beförderer zwei unabhängige Zeugen bei, sofern die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nicht etwas anderes bestimmen.

with the entries in the consignment note made by the consignor. If the examination concerns the contents of the consignment, this shall be carried out as far as possible in the presence of the person entitled; where this is not possible, the carrier shall require the presence of two independent witnesses, unless the laws and prescriptions of the State where the examination takes place provide otherwise.

par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.

§ 2

Stimmt die Sendung mit den Angaben im Frachtbrief nicht überein oder sind die Bestimmungen für die Beförderung der bedingt zugelassenen Güter nicht eingehalten, so ist das Ergebnis der Nachprüfung in dem das Gut begleitenden Blatt des Frachtbriefes und, soweit der Beförderer noch über das Frachtbriefdoppel verfügt, auch in diesem zu vermerken. In diesem Fall ist das Gut mit den durch die Nachprüfung verursachten Kosten belastet, falls sie nicht sofort beglichen werden.

§ 2

If the consignment does not correspond with the entries in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have not been complied with, the result of the examination must be entered in the copy of the consignment note which accompanies the goods, and also in the duplicate of the consignment note, if it is still held by the carrier. In this case the costs of the examination shall be charged against the goods, if they have not been paid immediately.

§ 2

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3

Der Absender kann, wenn er das Gut verlädt, vom Beförderer verlangen, daß dieser den Zustand des Gutes und seiner Verpackung sowie die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief betreffend die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern sowie die Bruttomasse oder die anders angegebene Menge nachprüft. Der Beförderer ist nur dann verpflichtet, die Nachprüfung vorzunehmen, wenn ihm angemessene Mittel hierfür zur Verfügung stehen. Der Beförderer hat Anspruch auf Ersatz der Kosten der Nachprüfung. Das Ergebnis der Nachprüfung ist im Frachtbrief einzutragen.

§ 3

When the consignor loads the goods, he shall be entitled to require the carrier to examine the condition of the goods and their packaging as well as the accuracy of statements on the consignment note as to the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed. The carrier shall be obliged to proceed with the examination only if he has appropriate means of carrying it out. The carrier may demand the payment of the costs of the examination. The result of the examination shall be entered on the consignment note.

§ 3

Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Artikel 12

Beweiskraft des Frachtbriefes

§ 1

Der Frachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluß und den Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Beförderer.

§ 2

Hat der Beförderer das Gut verladen, beweist der Frachtbrief bis zum Beweis des Gegenteils den Zustand des Gutes und seiner Verpackung gemäß den Angaben im Frachtbrief und bei Fehlen solcher Angaben den äußerlich guten Zustand bei der Übernahme des Gutes durch den Beförderer und die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief betreffend die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern sowie die Bruttomasse oder die anders angegebene Menge.

Article 12

Evidential value of the consignment note

§ 1

The consignment note shall be prima facie evidence of the conclusion and the conditions of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier.

§ 2

If the carrier has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the statements in the consignment note concerning the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed.

Article 12

Force probante de la lettre de voiture

§ 1

La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

§ 2

Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3

Hat der Absender das Gut verladen, beweist der Frachtbrief bis zum Beweis des Gegenteils den Zustand des Gutes und seiner Verpackung gemäß den Angaben im Frachtbrief und bei Fehlen solcher Angaben den äußerlich guten Zustand und die Richtigkeit der Angaben nach § 2 nur, wenn der Beförderer sie nachgeprüft und das übereinstimmende Ergebnis seiner Nachprüfung im Frachtbrief vermerkt hat.

§ 4

Der Frachtbrief dient jedoch nicht als Beweis, wenn er einen mit Gründen versehenen Vorbehalt aufweist. Ein Vorbehalt kann insbesondere damit begründet werden, daß dem Beförderer keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, um die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief nachzuprüfen.

Artikel 13

Verladen und Entladen des Gutes

§ 1

Der Absender und der Beförderer vereinbaren, wem das Verladen und das Entladen des Gutes obliegt. Fehlt eine solche Vereinbarung, trifft die Pflicht zum Verladen und Entladen bei Stückgut den Beförderer, während bei Wagenladungen die Pflicht zum Verladen den Absender und die Pflicht zum Entladen nach der Ablieferung den Empfänger trifft.

§ 2

Wird das Gut vom Absender verladen, so haftet er für alle Folgen der mangelhaften Verladung und hat dem Beförderer insbesondere den ihm daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Der Beförderer hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen.

Artikel 14

Verpackung

Der Absender haftet dem Beförderer für alle durch das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit der Verpackung des Gutes verursachten Schäden und Kosten, es sei denn, daß der Mangel offensichtlich oder dem Beförderer bei der Übernahme des Gutes bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat.

Artikel 15

Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

§ 1

Der Absender hat dem Frachtbrief die Urkunden beizugeben, die für die vor der Ablieferung des Gutes zu erfüllenden zoll-

§ 3

If the consignor has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and of their packaging indicated in the consignment note or, in the absence of such indication, of their apparently good condition and of the accuracy of the statements referred to in § 2 solely in the case where the carrier has examined them and recorded on the consignment note a result of his examination which tallies.

§ 4

However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation. A reason for a reservation could be that the carrier does not have the appropriate means to examine whether the consignment corresponds to the entries in the consignment note.

Article 13

Loading and unloading of the goods

§ 1

The consignor and the carrier shall agree who is responsible for the loading and unloading of the goods. In the absence of such an agreement, for packages the loading and unloading shall be the responsibility of the carrier whereas for full wagon loads loading shall be the responsibility of the consignor and unloading, after delivery, the responsibility of the consignee.

§ 2

The consignor shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and must in particular compensate the carrier for the loss or damage sustained in consequence by him. The burden of proof of defective loading shall lie on the carrier.

Article 14

Packing

The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to the absence of, or defects in, the packing of goods, unless the defectiveness was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 15

Completion of administrative formalities

§ 1

With a view to the completion of the formalities required by customs and other administrative authorities, to be completed

§ 3

Lorsque l’expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu’à preuve du contraire, de l’état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l’exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4

Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n’a pas les moyens appropriés de vérifier si l’envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

Article 13

Chargement et déchargement de la marchandise

§ 1

L’expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d’une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l’expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2

L’expéditeur est responsable de toutes les conséquences d’un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Article 14

Emballage

L’expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l’absence ou la défectuosité de l’emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n’ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 15

Accomplissement des formalités administratives

§ 1

En vue de l’accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d’autres autorités administratives, avant la

oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften notwendig sind, oder diese Urkunden dem Beförderer zur Verfügung zu stellen und diesem alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

§ 2

Der Beförderer ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind. Der Absender haftet dem Beförderer für alle aus dem Fehlen, der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden und Auskünfte entstehenden Schäden, es sei denn, daß den Beförderer ein Verschulden trifft.

§ 3

Der Beförderer haftet für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief bezeichneten und diesem beigegebenen oder dem Beförderer ausgehändigten Urkunden, es sei denn, daß der Verlust oder der durch die unrichtige Verwendung dieser Urkunden verursachte Schaden auf Umständen beruht, die der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 4

Der Absender kann durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung gemäß Artikel 18 § 3 verlangen,

a) daß er selbst oder sein Beauftragter der Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen;

b) daß er selbst oder sein Beauftragter die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften betreibt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, es zulassen;

c) daß, sofern er selbst oder sein Beauftragter der Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beiwohnt oder sie betreibt, er die Zölle und andere Kosten zahlt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, die Zahlung durch ihn zulassen.

In diesen Fällen dürfen weder der Absender noch der verfügungsberechtigte Empfänger, noch ihr Beauftragter das Gut in Besitz nehmen.

§ 5

Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Ort bezeichnet, an dem dies wegen der geltenden Vorschrif-

before delivery of the goods, the consignor must attach the necessary documents to the consignment note or make them available to the carrier and furnish him with all the requisite information.

§ 2

The carrier shall not be obliged to check whether these documents and this information are correct and sufficient. The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency of, or any irregularity in, such documents and information, save in the case of fault of the carrier.

§ 3

The carrier shall be liable for any consequences arising from the loss or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying it or deposited with the carrier, unless the loss of the documents or the loss or damage caused by the misuse of the documents has been caused by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. Nevertheless any compensation payable shall not exceed that provided for in the event of loss of the goods.

§ 4

The consignor, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving orders as provided for in Article 18 § 3 may ask

a) to be present himself or to be represented by an agent when the customs or other administrative formalities are carried out, for the purpose of furnishing any information or explanation required;

b) to complete the customs or other administrative formalities himself or to have them completed by an agent, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are to be carried out so permit;

c) to pay customs duties and other charges, when he or his agent is present at or completes the customs or other administrative formalities, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are carried out permit such payment.

In such circumstances neither the consignor, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either may take possession of the goods.

§ 5

If, for the completion of the customs or other administrative formalities, the consignor has designated a place where the prescriptions in force do not permit their

livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2

Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3

Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4

L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander:

a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;

b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 5

Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions

ten nicht möglich ist, oder hat er dafür ein anderes Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt der Beförderer so, wie es ihm für den Berechtigten am vorteilhaftesten zu sein scheint, und teilt dem Absender die getroffenen Maßnahmen mit.

completion, or if he has stipulated for the purpose any other procedure which cannot be followed, the carrier shall act in the manner which appears to him to be the most favourable to the interests of the person entitled and shall inform the consignor of the measures taken.

en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 6

Hat der Absender die Zahlung der Zölle übernommen, so darf der Beförderer die Zollbehandlung nach seiner Wahl unterwegs oder am Bestimmungsort betreiben.

§ 6

If the consignor has undertaken to pay customs duties, the carrier shall have the choice of completing customs formalities either in transit or at the destination place.

§ 6

Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7

Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der Frist ein, die in den am Bestimmungsort geltenden Vorschriften vorgesehen ist, so kann der Beförderer gemäß § 5 verfahren.

§ 7

However, the carrier may proceed in accordance with § 5 if the consignee has not taken possession of the consignment note within the period fixed by the prescriptions in force at the destination place.

§ 7

Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8

Der Absender hat für eine den zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entsprechende Verpackung und Bedeckung der Güter zu sorgen. Hat der Absender die Güter nicht gemäß diesen Vorschriften verpackt oder bedeckt, so kann der Beförderer dies besorgen; die entstandenen Kosten belasten das Gut.

§ 8

The consignor must comply with the prescriptions of customs or other administrative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the consignor has not packed or sheeted the goods in accordance with those prescriptions the carrier shall be entitled to do so; the resulting cost shall be charged against the goods.

§ 8

L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Artikel 16

Lieferfristen

§ 1

Die Lieferfrist wird zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart. Fehlt eine Vereinbarung, darf die Lieferfrist jedoch nicht länger sein als diejenige, die sich aus den §§ 2 bis 4 ergibt.

§ 2

Vorbehaltlich der §§ 3 und 4 betragen die Höchstlieferfristen:

a) für Wagenladungen
   - Abfertigungsfrist 12 Stunden,
   - Beförderungsfrist je angefangene 400 km 24 Stunden;

b) für Stückgut
   - Abfertigungsfrist 24 Stunden,
   - Beförderungsfrist je angefangene 200 km 24 Stunden.

Die Entfernung bezieht sich auf den vereinbarten, mangels eines solchen auf den kürzestmöglichen Beförderungsweg.

§ 3

Der Beförderer kann Zuschlagsfristen von bestimmter Dauer für folgende Fälle festsetzen:

Article 16

Transit periods

§ 1

The consignor and the carrier shall agree the transit period. In the absence of an agreement, the transit period must not exceed that which would result from the application of §§ 2 to 4.

§ 2

Subject to §§ 3 and 4, the maximum transit periods shall be as follows:

a) for wagon-load consignments
   - period for consignment 12 hours,
   - period for carriage, for each 400 km or fraction thereof 24 hours;

b) for less than wagon-load consignment
   - period for consignments 24 hours,
   - period for carriage, for each 200 km or fraction thereof 24 hours.

The distances shall relate to the agreed route or, in the absence thereof, to the shortest possible route.

§ 3

The carrier may fix additional transit periods of specified duration in the following cases:

Article 16

Délais de livraison

§ 1

L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2

Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants:

a) pour les wagons complets
   - délai d'expédition 12 heures,
   - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;

b) pour les envois de détail
   - délai d'expédition 24 heures,
   - délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3

Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

a) Sendungen, die
   - über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,
   - zur See oder auf Binnengewässern,
   - auf einer Straße, wenn keine Schienenverbindung besteht,

   befördert werden;
b) außergewöhnliche Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben.

Die Dauer der Zuschlagsfristen muß aus den Allgemeinen Beförderungsbedingungen ersichtlich sein.

§ 4

Die Lieferfrist beginnt mit der Übernahme des Gutes; sie verlängert sich um die Dauer des Aufenthaltes, der ohne Verschulden des Beförderers verursacht wird. Die Lieferfrist ruht an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

Artikel 17

Ablieferung

§ 1

Der Beförderer hat dem Empfänger an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort gegen Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern.

§ 2

Eine gemäß den am Ort der Ablieferung geltenden Vorschriften erfolgte

a) Übergabe des Gutes an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut des Beförderers stehen,
b) Einlagerung des Gutes beim Beförderer oder seine Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus

steht der Ablieferung an den Empfänger gleich.

§ 3

Nach Ankunft des Gutes am Ort der Ablieferung kann der Empfänger vom Beförderer die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 29 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Beförderungsvertrag im eigenen Namen gegen den Beförderer geltend machen.

a) consignments to be carried
   - by lines of a different gauge,
   - by sea or inland waterway,
   - by road if there is no rail link;
b) exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.

The duration of the additional transit periods must appear in the General Conditions of Carriage.

§ 4

The transit period shall start to run after the taking over of the goods; it shall be extended by the duration of a stay caused without any fault of the carrier. The transit period shall be suspended on Sundays and statutory holidays.

Article 17

Delivery

§ 1

The carrier must hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee at the place designated for delivery against receipt and payment of the amounts due according to the contract of carriage.

§ 2

It shall be equivalent to delivery to the consignee if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination,

a) the goods have been handed over to customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
b) the goods have been deposited for storage with the carrier, with a forwarding agent or in a public warehouse.

§ 3

After the arrival of the goods at the place of destination, the consignee may ask the carrier to hand over the consignment note and deliver the goods to him. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived on the expiry of the period provided for in Article 29 § 1, the consignee may assert, in his own name, his rights against the carrier under the contract of carriage.

a) envois empruntant
   - des lignes dont l'écartement des rails est différent,
   - la mer ou une voie de navigation intérieure,
   - une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;
b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4

Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Article 17

Livraison

§ 1

Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 2

Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison:

a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 4

Der Berechtigte kann die Annahme des Gutes auch nach Einlösung des Frachtbriefes und Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen so lange verweigern, bis seinem Verlangen auf Feststellung eines behaupteten Schadens Folge geleistet ist.

§ 5

Im übrigen erfolgt die Ablieferung des Gutes gemäß den am Ort der Ablieferung geltenden Vorschriften.

§ 6

Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung einer das Gut belastenden Nachnahme abgeliefert worden, so hat der Beförderer dem Absender den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich seines Rückgriffes gegen den Empfänger.

Artikel 18

Verfügungsrecht über das Gut

§ 1

Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen und den Beförderungsvertrag nachträglich zu ändern. Er kann insbesondere verlangen, daß der Beförderer

a) das Gut nicht weiterbefördert;

b) die Ablieferung des Gutes aussetzt;

c) das Gut an einen anderen als den im Frachtbrief angegebenen Empfänger abliefert;

d) das Gut an einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Ort abliefert.

§ 2

Das Recht des Absenders zur Änderung des Beförderungsvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, in den Fällen, in denen der Empfänger

a) den Frachtbrief eingelöst hat;

b) das Gut angenommen hat;

c) seine Rechte gemäß Artikel 17 § 3 geltend gemacht hat;

d) gemäß § 3 verfügungsberechtigt ist; von diesem Zeitpunkt an hat der Beförderer die Verfügungen und die Anweisungen des Empfängers zu befolgen.

§ 3

Das Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages steht vorbehaltlich eines gegenteiligen Vermerks des Absenders im

§ 4

The person entitled may refuse to accept the goods, even when he has received the consignment note and paid the charges resulting from the contract of carriage, so long as an examination which he has demanded in order to establish alleged loss or damage has not been carried out.

§ 5

In other respects, delivery of the goods shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

§ 6

If the goods have been delivered without prior collection of a cash on delivery charge, the carrier shall be obliged to compensate the consignor up to the amount of the cash on delivery charge without prejudice to his right of recourse against the consignee.

Article 18

Right to dispose of the goods

§ 1

The consignor shall be entitled to dispose of the goods and to modify the contract of carriage by giving subsequent orders. He may in particular ask the carrier

a) to discontinue the carriage of the goods;

b) to delay the delivery of the goods;

c) to deliver the goods to a consignee different from the one entered on the consignment note;

d) to deliver the goods at a place other than the place of destination entered on the consignment note.

§ 2

The consignor's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, be extinguished in cases where the consignee

a) has taken possession of the consignment note;

b) has accepted the goods;

c) has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;

d) is entitled, in accordance with § 3, to give orders; from that time onwards, the carrier shall comply with the orders and instructions of the consignee.

§ 3

The consignee shall have the right to modify the contract of carriage from the time when the consignment note is drawn

§ 4

L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 5

Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 6

Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 18

Droit de disposer de la marchandise

§ 1

L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur:

a) d'arrêter le transport de la marchandise;

b) d'ajourner la livraison de la marchandise;

c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;

d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2

Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;

d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3

Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf

Frachtbrief dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu.

§ 4

Das Recht des Empfängers zur Änderung des Beförderungsvertrages erlischt, wenn er

a) den Frachtbrief eingelöst hat;

b) das Gut angenommen hat;

c) seine Rechte gemäß Artikel 17 § 3 geltend gemacht hat;

d) gemäß § 5 vorgeschrieben hat, daß das Gut an einen Dritten abzuliefern ist, und dieser seine Rechte gemäß Artikel 17 § 3 geltend gemacht hat.

§ 5

Hat der Empfänger vorgeschrieben, daß das Gut an einen Dritten abzuliefern ist, so ist dieser nicht berechtigt, den Beförderungsvertrag zu ändern.

Artikel 19

Ausübung des Verfügungsrechtes

§ 1

Will der Absender oder, im Fall des Artikels 18 § 3, der Empfänger den Beförderungsvertrag durch nachträgliche Verfügungen ändern, hat er das Frachtbriefdoppel, in das die Änderungen einzutragen sind, dem Beförderer vorzulegen.

§ 2

Der Absender oder, im Fall des Artikels 18 § 3, der Empfänger hat dem Beförderer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der nachträglichen Änderungen entstehen.

§ 3

Die Ausführung der nachträglichen Änderungen muß zu dem Zeitpunkt, in dem die Verfügungen denjenigen erreichen, der sie ausführen soll, möglich, zulässig und zumutbar sein und darf insbesondere weder den gewöhnlichen Betrieb des Beförderers beeinträchtigen noch die Absender oder Empfänger anderer Sendungen schädigen.

§ 4

Nachträgliche Änderungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

§ 5

Kann der Beförderer mit Rücksicht auf die Bedingungen des § 3 die erhaltenen Verfügungen nicht ausführen, so hat er unverzüglich denjenigen zu benachrichtigen, der die Änderung verfügt hat.

up, unless the consignor indicates to the contrary on the consignment note.

§ 4

The consignee's right to modify the contract of carriage shall be extinguished in cases where he has

a) taken possession of the consignment note;

b) accepted the goods;

c) asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;

d) given instructions for delivery of the goods to another person in accordance with § 5 and when that person has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3.

§ 5

If the consignee has given instructions for delivery of the goods to another person, that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.

Article 19

Exercise of the right to dispose of the goods

§ 1

If the consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee wishes to modify the contract of carriage by giving subsequent orders, he must produce to the carrier the duplicate of the consignment note on which the modifications have to be entered.

§ 2

The consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee must compensate the carrier for the costs and the prejudice arising from the carrying out of subsequent modifications.

§ 3

The carrying out of the subsequent modifications must be possible, lawful and reasonable to require at the time when the orders reach the person who is to carry them out, and must in particular neither interfere with the normal working of the carrier's undertaking nor prejudice the consignors or consignees of other consignments.

§ 4

The subsequent modifications must not have the effect of splitting the consignment.

§ 5

When, by reason of the conditions provided for in § 3, the carrier cannot carry out the orders which he receives he shall immediately notify the person from whom the orders emanate.

mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

§ 4

Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il:

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;

d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.

§ 5

Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

Article 19

Exercice du droit de disposition

§ 1

Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.

§ 2

L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

§ 3

L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4

Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5

Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6

Trifft den Beförderer ein Verschulden, so haftet er für die Folgen, die sich daraus ergeben, daß er eine nachträgliche Änderung nicht oder nur mangelhaft ausführt. Er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 7

Führt der Beförderer nachträgliche Änderungen des Absenders aus, ohne sich das Frachtbriefdoppel vorlegen zu lassen, so haftet er dem Empfänger für den dadurch verursachten Schaden, wenn dem Empfänger das Frachtbriefdoppel übergeben worden ist. Der Beförderer hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 6

In the case of fault of the carrier he shall be liable for the consequences of failure to carry out an order or failure to carry it out properly. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

§ 7

If the carrier implements the consignor's subsequent modifications without requiring the production of the duplicate of the consignment note, the carrier shall be liable to the consignee for any loss or damage sustained by him if the duplicate has been passed on to the consignee. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

§ 6

En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7

Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Artikel 20

Beförderungshindernisse

§ 1

Bei einem Beförderungshindernis entscheidet der Beförderer, ob es zweckmäßig ist, das Gut ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungsweges weiterzuleiten, oder ob es im Interesse des Verfügungsberechtigten liegt, ihn um eine Anweisung zu ersuchen, wobei er ihm alle nützlichen Angaben mitteilt, über die er verfügt.

§ 2

Ist die Weiterbeförderung nicht möglich, so ersucht der Beförderer den Verfügungsberechtigten um eine Anweisung. Kann der Beförderer innerhalb angemessener Frist keine Anweisungen erhalten, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die ihm im Interesse des Verfügungsberechtigten die vorteilhaftesten zu sein scheinen.

Article 20

Circumstances preventing carriage

§ 1

When circumstances prevent the carriage of goods, the carrier shall decide whether it is preferable to carry the goods as a matter of course by modifying the route or whether it is advisable, in the interest of the person entitled, to ask him for instructions while giving him any relevant information available to the carrier.

§ 2

If it is impossible to continue carrying the goods, the carrier shall ask for instructions from the person who has the right to dispose of the goods. If the carrier is unable to obtain instructions within a reasonable time he must take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 20

Empêchements au transport

§ 1

En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.

§ 2

Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Artikel 21

Ablieferungshindernisse

§ 1

Bei einem Ablieferungshindernis hat der Beförderer den Absender davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen und seine Anweisungen einzuholen, sofern der Absender nicht durch eine Angabe im Frachtbrief verlangt hat, daß ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne weiteres zurückgesandt wird.

§ 2

Entfällt das Ablieferungshindernis, bevor Anweisungen des Absenders beim Beförderer eingetroffen sind, so ist das Gut dem Empfänger abzuliefern. Der Absender ist davon unverzüglich zu benachrichtigen.

Article 21

Circumstances preventing delivery

§ 1

When circumstances prevent delivery, the carrier must without delay inform the consignor and ask him for instructions, save where the consignor has requested, by an entry in the consignment note, that the goods be returned to him as a matter of course in the event of circumstances preventing delivery.

§ 2

When the circumstances preventing delivery cease to exist before arrival of instructions from the consignor to the carrier the goods shall be delivered to the consignee. The consignor must be notified without delay.

Article 21

Empêchements à la livraison

§ 1

En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 2

Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 3

Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das Anweisungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefdoppel nicht vorlegen kann.

§ 3

If the consignee refuses the goods, the consignor shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consignment note.

§ 3

En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4

Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Beförderungsvertrag gemäß Artikel 18 §§ 3 bis 5 abgeändert hat, so hat der Beförderer diesen Empfänger zu benachrichtigen.

§ 4

When the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 18 §§ 3 to 5 the carrier must notify the consignee.

§ 4

Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

Artikel 22

Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

§ 1

Der Beförderer hat Anspruch auf Erstattung der Kosten, die ihm dadurch entstehen, daß er

a) Anweisungen einholt,

b) Anweisungen ausführt,

c) Anweisungen, um die er ersucht hat, nicht oder nicht rechtzeitig erhält,

d) ohne eine Anweisung einzuholen, eine Entscheidung gemäß Artikel 20 § 1 trifft,

es sei denn, diese Kosten sind durch sein Verschulden entstanden. Er kann insbesondere die Fracht über den tatsächlichen Beförderungsweg erheben und die entsprechende Lieferfrist beanspruchen.

§ 2

In den in Artikel 20 § 2 und in Artikel 21 § 1 bezeichneten Fällen kann der Beförderer das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen. Nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet. Der Beförderer hat sodann das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren. Er kann es jedoch auch einem Dritten anvertrauen und haftet dann nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Das Gut bleibt mit den sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen sowie mit allen anderen Kosten belastet.

§ 3

Der Beförderer kann den Verkauf des Gutes veranlassen, ohne Anweisungen des Verfügungsberechtigten abzuwarten, wenn es sich um verderbliche Güter handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder die Kosten der Verwahrung nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Er kann auch in anderen Fällen den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist gegenteilige Anweisungen des Verfügungsberechtigten, deren Ausführung ihm billigerweise zugemutet werden kann, nicht erhält.

Article 22

Consequences of circumstances preventing carriage and delivery

§ 1

The carrier shall be entitled to recover the costs occasioned by

a) his request for instructions,

b) the carrying out of instructions received,

c) the fact that instructions requested do not reach him or do not reach him in time,

d) the fact that he has taken a decision in accordance with Article 20 § 1, without having asked for instructions,

unless such costs were caused by his fault. The carrier may in particular recover the carriage charge applicable to the route followed and shall be allowed the transit periods applicable to such route.

§ 2

In the cases referred to in Article 20 § 2 and Article 21 § 1 the carrier may immediately unload the goods at the cost of the person entitled. Thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then be in charge of the goods on behalf of the person entitled. He may, however, entrust them to a third party, and shall then be responsible only for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the contract of carriage and all other costs shall remain chargeable against the goods.

§ 3

The carrier may proceed to the sale of the goods, without awaiting instructions from the person entitled, if this is justified by the perishable nature or the condition of the goods or if the costs of storage would be out of proportion to the value of the goods. In other cases he may also proceed to the sale of the goods if within a reasonable time he has not received from the person entitled instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

§ 1

Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause:

a) sa demande d'instructions,

b) l'exécution des instructions reçues,

c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,

d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions,

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2

Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3

Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Ist der Erlös geringer als diese Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu zahlen.

§ 5

Art und Weise des Verkaufs bestimmen sich nach den am Ort, an dem sich das Gut befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften oder nach den Gebräuchen dieses Ortes.

§ 6

Erteilt der Absender bei Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen innerhalb angemessener Zeit keine Anweisung und kann das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis nicht gemäß §§ 2 und 3 beseitigt werden, so kann der Beförderer das Gut an den Absender auf dessen Kosten zurücksenden oder, sofern dies gerechtfertigt ist, vernichten.

Titel III

Haftung

Artikel 23

Haftungsgrund

§ 1

Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme des Gutes bis zur Ablieferung sowie durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, unabhängig davon, welche Eisenbahninfrastruktur benutzt wird.

§ 2

Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Berechtigten, eine nicht vom Beförderer verschuldete Anweisung des Berechtigten, besondere Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwund usw.) oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3

Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

a) Beförderung in offenen Wagen gemäß den Allgemeinen Beförderungsbedingungen oder wenn dies ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist; vorbehaltlich der Schäden,

§ 4

If the goods have been sold, the proceeds of sale, after deduction of the costs chargeable against the goods, must be placed at the disposal of the person entitled. If the proceeds of sale are less than those costs, the consignor must pay the difference.

§ 5

The procedure in the case of sale shall be determined by the laws and prescriptions in force at, or by the custom of, the place where the goods are situated.

§ 6

If the consignor, in the case of circumstances preventing carriage or delivery, fails to give instructions within a reasonable time and if the circumstances preventing carriage or delivery cannot be eliminated in accordance with §§ 2 and 3, the carrier may return the goods to the consignor or, if it is justified, destroy them, at the cost of the consignor.

Title III

Liability

Article 23

Basis of liability

§ 1

The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded, whatever the railway infrastructure used.

§ 2

The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by the fault of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the goods (decay, wastage etc.) or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3

The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by the goods

§ 4

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 5

La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6

Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

Titre III

Responsabilité

Article 23

Fondement de la responsabilité

§ 1

Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2

Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3

Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dom-

die Güter infolge von Witterungseinflüssen erleiden, gelten Güter in intermodalen Transporteinheiten und in geschlossenen Straßenfahrzeugen, die auf Eisenbahnwagen befördert werden, nicht als in offenen Wagen befördert; benutzt der Absender für die Beförderung der Güter in offenen Wagen Decken, so haftet der Beförderer nur in dem Umfang, wie ihm dies für die Beförderung in offenen Wagen ohne Decken obliegt, selbst dann, wenn es sich hierbei um Güter handelt, die gemäß den Allgemeinen Beförderungsbedingungen nicht in offenen Wagen befördert werden;

b) Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

c) Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den Empfänger;

d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;

e) unrichtige, ungenaue oder unvollständige Bezeichnung oder Numerierung der Frachtstücke;

f) Beförderung lebender Tiere;

g) Beförderung, die gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer unter Begleitung durchzuführen ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;

b) absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;

c) loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;

d) the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;

e) irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;

f) carriage of live animals;

g) carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.

mages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;

d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;

f) transport d'animaux vivants;

g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Artikel 24

Haftung bei Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Gut

§ 1

Bei Beförderungen von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen und als Gut aufgegeben worden sind, haftet der Beförderer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Eisenbahnfahrzeuges oder seiner Bestandteile in der Zeit von der Übernahme bis zur Ablieferung sowie durch Lieferfristüberschreitung entsteht, sofern er nicht beweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

§ 2

Der Beförderer haftet nicht für den Verlust loser Bestandteile, die an den Fahrzeuglängsseiten nicht angeschrieben oder in einem im Fahrzeug angebrachten Verzeichnis nicht angegeben sind.

Article 24

Liability in case of carriage of railway vehicles as goods

§ 1

In case of carriage of railway vehicles running on their own wheels and consigned as goods, the carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the loss of, or damage to, the vehicle or to its removable parts arising between the time of taking over for carriage and the time of delivery and for loss or damage resulting from exceeding the transit period, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.

§ 2

The carrier shall not be liable for loss or damage resulting from the loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

Article 24

Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1

Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2

Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Artikel 25

Beweislast

§ 1

Der Beweis, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch eine der in Artikel 23 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt dem Beförderer.

§ 2

Legt der Beförderer dar, daß der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in Artikel 23 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden daraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

§ 3

Die Vermutung gemäß § 2 gilt im Falle des Artikels 23 § 3 Buchst. a) nicht bei außergewöhnlich großem Verlust oder bei Verlust ganzer Frachtstücke.

Artikel 26

Aufeinanderfolgende Beförderer

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, von mehreren aufeinanderfolgenden Beförderern durchgeführt, so tritt jeder Beförderer dadurch, daß er das Gut mit dem Frachtbrief übernimmt, in den Beförderungsvertrag nach Maßgabe dieses Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen. In diesem Fall haftet jeder Beförderer für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

Artikel 27

Ausführender Beförderer

§ 1

Hat der Beförderer die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen, gleichviel, ob er auf Grund des Beförderungsvertrags dazu berechtigt war oder nicht, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung verantwortlich.

§ 2

Alle für die Haftung des Beförderers maßgeblichen Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch für die Haftung des ausführenden Beförderers für die von ihm durchgeführte Beförderung. Artikel 36 und 41 sind anzuwenden, wenn ein Anspruch gegen die Bediensteten und anderen Personen, deren sich der ausführende Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient, geltend gemacht wird.

Article 25

Burden of proof

§ 1

The burden of proving that the loss, damage or exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 23 § 2 shall lie on the carrier.

§ 2

When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 23 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

§ 3

The presumption according to § 2 shall not apply in the case provided for in Article 23 § 3, letter a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

Article 26

Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the goods with the consignment note, shall become a party to the contract of carriage in accordance with the terms of that document and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible in respect of carriage over the entire route up to delivery.

Article 27

Substitute carrier

§ 1

Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.

§ 2

All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall also apply to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 36 and 41 shall apply if an action is brought against the servants and any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 25

Charge de la preuve

§ 1

La preuve que la perte, l’avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l’article 23, § 2 incombe au transporteur.

§ 2

Lorsque le transporteur établit que la perte ou l’avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d’un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l’article 23, § 3, il y a présomption qu’elle en résulte. L’ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n’a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l’un de ces risques.

§ 3

La présomption selon le § 2 n’est pas applicable dans le cas prévu à l’article 23, § 3, lettre a) s’il y a perte d’une importance anormale ou perte de colis.

Article 26

Transporteurs subséquents

Lorsqu’un transport faisant l’objet d’un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l’exécution du transport sur le parcours total jusqu’à la livraison.

Article 27

Transporteur substitué

§ 1

Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l’exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l’exercice d’une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n’en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2

Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s’appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s’appliquent lorsqu’une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l’exécution du transport.

§ 3

Eine besondere Vereinbarung, wonach der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die ihm nicht durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften auferlegt werden, oder auf Rechte verzichtet, die ihm durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gewährt werden, berührt den ausführenden Beförderer nur, wenn er dem ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat. Unabhängig davon, ob der ausführende Beförderer eine solche Zustimmung erklärt hat, bleibt der Beförderer an die sich aus einer solchen besonderen Vereinbarung ergebenden Verpflichtungen oder Verzichtserklärungen gebunden.

§ 4

Wenn und soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haften, haften sie als Gesamtschuldner.

§ 5

Der Gesamtbetrag der Entschädigung, der von dem Beförderer, dem ausführenden Beförderer sowie ihren Bediensteten und anderen Personen, deren sie sich bei der Durchführung der Beförderung bedienen, erlangt werden kann, übersteigt nicht die in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Höchstbeträge.

§ 6

Dieser Artikel läßt die Rechte des Beförderers und des ausführenden Beförderers, untereinander Rückgriff zu nehmen, unberührt.

Artikel 28

Schadensvermutung bei Neuaufgabe

§ 1

Wurde eine gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgegebene Sendung gemäß denselben Rechtsvorschriften neu aufgegeben und wird nach dieser Neuaufgabe ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt, so wird vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Beförderungsvertrages eingetreten ist, sofern die Sendung im Gewahrsam des Beförderers verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem sie am Ort der Neuaufgabe angekommen ist.

§ 2

Diese Vermutung gilt auch dann, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Beförderungsvertrag diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht unterstellt war, sofern sie bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandort bis zum Ort der endgültigen Ablieferung anzuwenden gewesen wären.

§ 3

Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

§ 4

Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.

§ 5

The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

§ 6

This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 28

Presumption of loss or damage in case of reconsignment

§ 1

When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned.

§ 2

This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.

§ 3

Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4

Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5

Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6

Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1

Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2

Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si cellesci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

§ 3

Diese Vermutung gilt ferner, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Beförderungsvertrag einem anderen mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vergleichbaren Übereinkommen über die durchgehende internationale Beförderung von Gütern auf der Schiene unterstellt war und dieses Übereinkommen eine gleiche Rechtsvermutung zugunsten von Sendungen enthält, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgegeben wurden.

§ 3

This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in accordance with these Uniform Rules.

§ 3

Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Artikel 29

Vermutung für den Verlust des Gutes

§ 1

Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.

§ 2

Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, daß er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Der Beförderer stellt eine Bescheinigung über dieses Verlangen aus.

§ 3

Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht gemäß § 2 verlangen, daß ihm das Gut gegen Bezahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen und gegen Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten abgeliefert wird. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist gemäß Artikel 33 und 35.

§ 4

Wird das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in § 3 vorgesehenen Frist erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so verfügt der Beförderer darüber gemäß den am Ort, an dem sich das Gut befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Article 29

Presumption of loss of the goods

§ 1

The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.

§ 2

The person entitled may, on receipt of the payment of compensation for the goods lost, make a written request to be notified without delay should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The carrier shall acknowledge such request in writing.

§ 3

Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the goods to be delivered to him against payment of the costs resulting from the contract of carriage and against refund of the compensation received, less, where appropriate, costs which may have been included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for exceeding the transit period provided for in Articles 33 and 35.

§ 4

In the absence of the request referred to in § 2 or of instructions given within the period specified in § 3, or if the goods are recovered more than one year after the payment of compensation, the carrier shall dispose of them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

Article 29

Présomption de perte de la marchandise

§ 1

L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2

L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3

Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4

A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Artikel 30

Entschädigung bei Verlust

§ 1

Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die nach dem Börsenpreis, allen-

Article 30

Compensation for loss

§ 1

In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity ex-

Article 30

Indemnité en cas de perte

§ 1

En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le

falls nach dem Marktpreis, und mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut übernommen worden ist, berechnet wird.

change quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over.

cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

§ 2

Die Entschädigung beträgt höchstens 17 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse.

§ 2

Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short.

§ 2

L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3

Bei Verlust eines auf eigenen Rädern rollenden und als Beförderungsgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuges, einer intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile ist die Entschädigung ohne weiteren Schadenersatz auf den gemeinen Wert des Fahrzeugs, der intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile am Tag und am Ort des Verlustes beschränkt. Sind der Tag oder der Ort des Verlustes nicht feststellbar, ist die Entschädigung auf den gemeinen Wert am Tag und am Ort der Übernahme beschränkt.

§ 3

In case of loss of a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or the intermodal transport unit, or their removable parts, on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of the loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been taken over by the carrier.

§ 3

En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4

Der Beförderer hat außerdem Fracht, entrichtete Zölle und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge mit Ausnahme der Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, zu erstatten.

§ 4

The carrier must, in addition, refund the carriage charge, customs duties already paid and other sums paid in relation to the carriage of the goods lost except excise duties for goods carried under a procedure suspending those duties.

§ 4

Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Artikel 31

Haftung bei Schwund

§ 1

Bei Gütern, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einem Schwund ausgesetzt sind, haftet der Beförderer ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Schwundes, der die folgenden Prozentsätze überschreitet:

a) zwei Prozent der Masse bei flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Gütern;

b) ein Prozent der Masse bei trockenen Gütern.

§ 2

Auf die Einschränkung der Haftung gemäß § 1 kann sich der Beförderer nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die zugelassenen Prozentsätze maßgebend gewesen sind.

§ 3

Werden mehrere Frachtstücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der

Article 31

Liability for wastage in transit

§ 1

In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the carrier shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

a) two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition;

b) one per cent of the mass for dry goods.

§ 2

The limitation of liability provided for in § 1 may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the allowance.

§ 3

Where several packages are carried under a single consignment note, the

Article 31

Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous:

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;

b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

§ 2

La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le

Schwund für jedes Frachtstück berechnet, sofern dessen Masse beim Versand entweder im Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

§ 4

Bei gänzlichem Verlust des Gutes oder bei Verlust einzelner Frachtstücke wird bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Schwund vorgenommen.

§ 5

Durch diesen Artikel werden die Artikel 23 und 25 nicht berührt.

Artikel 32

Entschädigung bei Beschädigung

§ 1

Bei Beschädigung des Gutes hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die der Wertminderung des Gutes entspricht. Der Berechnung dieses Betrages ist der Prozentsatz zugrunde zu legen, um den der gemäß Artikel 30 ermittelte Wert des Gutes am Bestimmungsort gemindert ist.

§ 2

Die Entschädigung übersteigt nicht

a) den Betrag, der im Fall ihres gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre, wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist;

b) den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre, wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist.

§ 3

Bei Beschädigung eines auf eigenen Rädern rollenden und als Beförderungsgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuges, einer intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile ist die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten ohne weiteren Schadenersatz beschränkt. Die Entschädigung übersteigt nicht den Betrag, der im Fall des Verlustes zu zahlen wäre.

§ 4

Der Beförderer hat außerdem in dem in § 1 bezeichneten Verhältnis die in Artikel 30 § 4 erwähnten Kosten zu erstatten.

Artikel 33

Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1

Ist durch die Überschreitung der Lieferfrist ein Schaden, einschließlich einer Beschädigung, entstanden, so hat der Beför-

wastage in transit shall be calculated separately for each package if its mass on consignment is shown separately on the consignment note or can be ascertained otherwise.

§ 4

In case of total loss of goods or in case of loss of a package, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation.

§ 5

This Article shall not derogate from Articles 23 and 25.

Article 32

Compensation for damage

§ 1

In case of damage to goods, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 30 the percentage of loss in value noted at the place of destination.

§ 2

The compensation shall not exceed:

a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;

b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

§ 3

In case of damage to a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount payable in case of loss.

§ 4

The carrier must also refund the costs provided for in Article 30 § 4, in the proportion set out in § 1.

Article 33

Compensation for exceeding the transit period

§ 1

If loss or damage results from the transit period being exceeded, the carrier must pay compensation not exceeding four

déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4

En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5

Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

Article 32

Indemnité en cas d'avarie

§ 1

En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2

L'indemnité n'excède pas:

a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;

b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 3

En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4

Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.

Article 33

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1

Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indem-

derer eine Entschädigung zu zahlen, die höchstens das Vierfache der Fracht beträgt.

§ 2

Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird die Entschädigung gemäß § 1 nicht neben der Entschädigung gemäß Artikel 30 geleistet.

§ 3

Bei teilweisem Verlust des Gutes beträgt die Entschädigung gemäß § 1 höchstens das Vierfache der auf den nicht verlorenen Teil der Sendung entfallenden Fracht.

§ 4

Bei einer Beschädigung des Gutes, die nicht Folge der Lieferfristüberschreitung ist, wird die Entschädigung gemäß § 1 gegebenenfalls neben der Entschädigung gemäß Artikel 32 geleistet.

§ 5

In keinem Fall ist die Entschädigung gemäß § 1 zuzüglich der Entschädigungen gemäß Artikel 30 und 32 insgesamt höher als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gutes.

§ 6

Ist gemäß Artikel 16 § 1 die Lieferfrist durch Vereinbarung festgesetzt, so kann darin eine von § 1 abweichende Entschädigungsregelung vorgesehen werden. Sind in diesem Fall die Lieferfristen gemäß Artikel 16 §§ 2 bis 4 überschritten, so kann der Berechtigte entweder die Entschädigung gemäß der genannten Vereinbarung oder die in den §§ 1 bis 5 vorgesehene Entschädigung verlangen.

Artikel 34

Entschädigung bei Wertangabe

Der Absender und der Beförderer können vereinbaren, daß der Absender im Frachtbrief einen Wert des Gutes angibt, der den in Artikel 30 § 2 vorgesehenen Höchstbetrag übersteigt. In diesem Fall tritt der angegebene Betrag an die Stelle dieses Höchstbetrages.

Artikel 35

Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Der Absender und der Beförderer können vereinbaren, daß der Absender, für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung und für den Fall der Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist, durch Eintragung eines bezifferten Betrages in den Frachtbrief ein besonderes Interesse an der Lieferung angibt. Bei Angabe eines Interesses an der Lieferung kann außer den in Arti-

times the carriage charge.

§ 2

In case of total loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 30.

§ 3

In case of partial loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not exceed four times the carriage charge in respect of that part of the consignment which has not been lost.

§ 4

In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.

§ 5

In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.

§ 6

If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 §§ 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

Article 34

Compensation in case of declaration of value

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

Article 35

Compensation in case of interest in delivery

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in figures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in

nité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2

En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.

§ 3

En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4

En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.

§ 5

En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6

Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34

Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 35

Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dom-

kel 30, 32 und 33 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des angegebenen Betrages verlangt werden.

Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

mage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Artikel 36

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in Artikel 15 § 3, Artikel 19 §§ 6 und 7, Artikel 30, 32 bis 35 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Article 36

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 15 § 3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and Articles 32 to 35 shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 36

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Artikel 37

Umrechnung und Verzinsung

§ 1

Müssen bei der Berechnung der Entschädigung in ausländischer Währung ausgedrückte Beträge umgerechnet werden, so sind sie nach dem Kurs am Tag und am Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

§ 2

Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von fünf Prozent jährlich verlangen, und zwar vom Tag der Reklamation gemäß Artikel 43 oder, wenn keine Reklamation vorangegangen ist, vom Tag der Klageerhebung an.

§ 3

Legt der Berechtigte dem Beförderer die zur abschließenden Behandlung der Reklamation erforderlichen Belege nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist der Lauf der Zinsen vom Ablauf dieser Frist an bis zur Übergabe dieser Belege gehemmt.

Article 37

Conversion and interest

§ 1

Where the calculation of the compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of compensation.

§ 2

The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 43 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

§ 3

If the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 37

Conversion et intérêts

§ 1

Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3

Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Artikel 38

Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

§ 1

Bei Eisenbahn-Seebeförderungen über Linien zur See gemäß Artikel 24 § 1 des Übereinkommens kann jeder Mitgliedstaat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterstellten Linien verlangt, die Gründe für die Befreiung von der Haftung gemäß Artikel 23 um die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen:

a) Feuer, sofern der Beförderer beweist, daß es weder durch sein Verschulden noch durch Verschulden des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder

Article 38

Liability in respect of rail-sea traffic

§ 1

In rail-sea carriage by the services referred to in Article 24 § 1 of the Convention any Member State may, by requesting that a suitable note be included in the list of services to which these Uniform Rules apply, add the following grounds for exemption from liability in their entirety to those provided for in Article 23:

a) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants;

Article 38

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1

Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23:

a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou

der in seinem Dienst stehenden Personen entstanden ist;

b) Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;

c) Verladung des Gutes auf Deck, sofern der Absender seine Einwilligung dazu im Frachtbrief gegeben hat und sofern das Gut nicht in Eisenbahnwagen befördert wird;

d) Gefahren oder Unfälle der See oder anderer schiffbarer Gewässer.

§ 2

Der Beförderer kann sich auf die in § 1 genannten Haftungsbefreiungsgründe nur berufen, wenn er beweist, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf der Seestrecke vom Beginn des Einladens der Güter in das Schiff bis zu ihrer Ausladung aus dem Schiff entstanden ist.

§ 3

Beruft sich der Beförderer auf die in § 1 genannten Haftungsbefreiungsgründe, haftet er dennoch, wenn der Berechtigte nachweist, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf einem Verschulden des Beförderers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Beförderers stehenden Personen beruht.

§ 4

Wird eine Seestrecke durch mehrere Unternehmen bedient, die in die Liste der Linien gemäß Artikel 24 § 1 des Übereinkommens eingetragen sind, so müssen für alle Unternehmen die gleichen Haftungsvorschriften gelten. Sind diese Unternehmen auf Antrag mehrerer Mitgliedstaaten in die Liste eingetragen worden, so muß außerdem über die Anwendung dieser Haftungsvorschriften vorher ein Einverständnis unter diesen Staaten erzielt werden.

§ 5

Die gemäß §§ 1 und 4 getroffenen Maßnahmen sind dem Generalsekretär mitzuteilen. Sie treten frühestens nach Ablauf von 30 Tagen in Kraft, gerechnet vom Tag der vom Generalsekretär an die anderen Mitgliedstaaten gerichteten Mitteilung über diese Maßnahmen. Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

Artikel 39

Haftung bei nuklearem Ereignis

Der Beförderer ist von der ihm gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist und wenn gemäß den Gesetzen und Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kern-

b) saving or attempting to save life or property at sea;

c) loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given on the consignment note and are not in wagons;

d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

§ 2

The carrier may only avail himself of the grounds for exemption referred to in § 1 if he proves that the loss, damage or exceeding the transit period occurred in the course of the journey by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.

§ 3

When the carrier relies on the grounds for exemption referred to in § 1, he shall nevertheless remain liable if the person entitled proves that the loss, damage or exceeding the transit period is due to the fault of the carrier, the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants.

§ 4

Where a sea route is served by several undertakings included in the list of services in accordance with Article 24 § 1 of the Convention, the liability regime applicable to that route must be the same for all those undertakings. In addition, where those undertakings have been included in the list at the request of several Member States, the adoption of this regime must be the subject of prior agreement between those States.

§ 5

The measures taken in accordance with §§ 1 and 4 shall be notified to the Secretary General. They shall come into force at the earliest at the expiry of a period of thirty days from the day on which the Secretary General notifies them to the other Member States. Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

Article 39

Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State gov-

de ses préposés;

b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2

Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3

Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4

Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 5

Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 39

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléai-

energie der Inhaber einer Kernanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

erning liability in the field of nuclear energy.

re, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Artikel 40

Personen, für die der Beförderer haftet

Der Beförderer haftet für seine Bediensteten und für andere Personen, deren er sich bei der Durchführung der Beförderung bedient, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, gelten als Personen, deren sich der Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient.

Article 40

Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 40

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Artikel 41

Sonstige Ansprüche

§ 1

In allen Fällen, auf welche diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann gegen den Beförderer ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

§ 2

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für die der Beförderer gemäß Artikel 40 haftet.

Article 41

Other actions

§ 1

In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2

The same shall apply to any action brought against the servants or other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 40.

Article 41

Autres actions

§ 1

Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

Titel IV

Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 42

Tatbestandsaufnahme

§ 1

Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung vom Beförderer entdeckt oder vermutet oder vom Verfügungsberechtigten behauptet, so hat der Beförderer je nach Art des Schadens den Zustand des Gutes, seine Masse und, soweit möglich, das Ausmaß und die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich und, wenn möglich, in Gegenwart des Berechtigten in einer Tatbestandsaufnahme festzuhalten.

§ 2

Dem Berechtigten ist eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 3

Erkennt der Berechtigte die Feststellungen in der Tatbestandsaufnahme nicht an,

Title IV

Assertion of Rights

Article 42

Ascertainment of partial loss or damage

§ 1

When partial loss or damage is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their mass and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

§ 2

A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

§ 3

Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request

Titre IV

Exercice des droits

Article 42

Procès-verbal de constatation

§ 1

Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2

Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3

Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut

so kann er verlangen, daß der Zustand und die Masse des Gutes sowie die Ursache und der Betrag des Schadens von einem durch die Parteien des Beförderungsvertrages oder ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden. Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die Feststellung erfolgt.

that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Artikel 43

Reklamationen

§ 1

Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich an den Beförderer zu richten, gegen den die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können.

§ 2

Reklamationen können von den Personen eingereicht werden, die zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Beförderer berechtigt sind.

§ 3

Reicht der Absender eine Reklamation ein, so hat er das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muß er die Zustimmung des Empfängers beibringen oder nachweisen, daß dieser die Annahme des Gutes verweigert hat.

§ 4

Reicht der Empfänger eine Reklamation ein, so hat er den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

§ 5

Der Frachtbrief, das Frachtbriefdoppel und die sonstigen Belege, die der Berechtigte der Reklamation beigeben will, sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen des Beförderers in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen.

§ 6

Bei der Regelung der Reklamation kann der Beförderer die Vorlage des Frachtbriefes, des Frachtbriefdoppels oder der Bescheinigung über die Nachnahme im Original verlangen, um darauf die abschließende Regelung zu vermerken.

Article 43

Claims

§ 1

Claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought.

§ 2

A claim may be made by persons who have the right to bring an action against the carrier.

§ 3

To make the claim the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods.

§ 4

To make the claim the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

§ 5

The consignment note, the duplicate and any other documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim must be produced either in the original or as copies, the copies, where appropriate, duly certified if the carrier so requests.

§ 6

On settlement of the claim the carrier may require the production, in the original form, of the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

Article 43

Réclamations

§ 1

Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2

Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

§ 3

L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

§ 4

Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 5

La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6

Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Artikel 44

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen berechtigte Personen

§ 1

Vorbehaltlich der §§ 3 und 4 sind zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag berechtigt

a) der Absender bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Empfänger

Article 44

Persons who may bring an action against the carrier

§ 1

Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought:

a) by the consignor, until such time as the consignee has

Article 44

Personnes qui peuvent actionner le transporteur

§ 1

Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent:

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a

1. den Frachtbrief eingelöst,
2. das Gut angenommen oder
3. die ihm gemäß Artikel 17 § 3 oder Artikel 18 § 3 zustehenden Rechte geltend gemacht hat;

b) der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er
1. den Frachtbrief eingelöst,
2. das Gut angenommen oder
3. die ihm gemäß Artikel 17 § 3 oder Artikel 18 § 3 zustehenden Rechte geltend gemacht hat.

1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3;

b) by the consignee, from the time when he has
1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou
3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;

b) au destinataire à partir du moment où il a
1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou
3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.

§ 2

Das dem Empfänger zustehende Klagerecht erlischt jedoch, sobald die vom Empfänger gemäß Artikel 18 § 5 bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst, das Gut angenommen oder die ihr gemäß Artikel 17 § 3 zustehenden Rechte geltend gemacht hat.

§ 2

The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.

§ 2

Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 3

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, ist nur berechtigt, wer die Zahlung geleistet hat.

§ 3

An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

§ 3

L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 4

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus Nachnahmen ist nur der Absender berechtigt.

§ 4

An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.

§ 4

L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5

Der Absender hat bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muß er die Zustimmung des Empfängers beibringen oder nachweisen, daß dieser die Annahme des Gutes verweigert hat. Erforderlichenfalls hat der Absender das Fehlen oder den Verlust des Frachtbriefes zu beweisen.

§ 5

In order to bring an action the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods. If necessary, the consignor must prove the absence or the loss of the consignment note.

§ 5

L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6

Der Empfänger hat bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.

§ 6

In order to bring an action the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

§ 6

Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Artikel 45

Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

§ 1

Vorbehaltlich der §§ 3 und 4 können Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Beförderer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung durchgeführt hat, in dessen Verlauf die den Anspruch begründende Tatsache eingetreten ist.

Article 45

Carriers against whom an action may be brought

§ 1

Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of the carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

Article 45

Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1

Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2

Ist bei Beförderungen durch aufeinanderfolgende Beförderer der zur Ablieferung verpflichtete Beförderer mit seiner Zustimmung im Frachtbrief eingetragen, können Ansprüche gemäß § 1 auch dann gegen ihn gerichtlich geltend gemacht werden, wenn er weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.

§ 3

Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, können gegen den Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden, der den Betrag erhoben hat, oder gegen den Beförderer, zu dessen Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

§ 4

Ansprüche aus Nachnahmen können nur gegen den Beförderer geltend gemacht werden, der das Gut am Versandort übernommen hat.

§ 5

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen einen anderen als die in den §§ 1 bis 4 genannten Beförderer geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

§ 6

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften auf den ausführenden Beförderer Anwendung finden, können die Ansprüche auch gegen ihn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 7

Hat der Kläger die Wahl unter mehreren Beförderern, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen einen der Beförderer erhoben ist; dies gilt auch, wenn der Kläger die Wahl zwischen einem oder mehreren Beförderern und einem ausführenden Beförderer hat.

Artikel 46

Gerichtsstand

§ 1

Auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche können vor den durch Vereinbarung der Parteien bestimmten Gerichten der Mitgliedstaaten oder vor den Gerichten eines Staates geltend gemacht werden, auf dessen Gebiet

a) der Beklagte seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, oder

§ 2

When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the goods is entered with his consent on the consignment note, an action may be brought against him in accordance with § 1 even if he has received neither the goods nor the consignment note.

§ 3

An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

§ 4

An action in respect of cash on delivery payments may be brought only against the carrier who has taken over the goods at the place of consignment.

§ 5

An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 1 to 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

§ 6

To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.

§ 7

If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 46

Forum

§ 1

Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of a State on whose territory

a) the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage, or

§ 2

Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3

L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4

L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5

L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6

Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7

Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46

For

§ 1

Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel:

a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou

b) der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.

Andere Gerichte können nicht angerufen werden.

§ 2

Ist ein Verfahren bei einem nach § 1 zuständigen Gericht wegen eines auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründeten Anspruches anhängig oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, daß die Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.

Artikel 47

Erlöschen der Ansprüche

§ 1

Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen den Beförderer aus dem Beförderungsvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist erloschen.

§ 2

Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht

a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn
   1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten gemäß Artikel 42 festgestellt worden ist;
   2. die Feststellung, die gemäß Artikel 42 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden des Beförderers unterblieben ist;

b) bei äußerlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er
   1. die Feststellung gemäß Artikel 42 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes verlangt und
   2. außerdem beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes und der Ablieferung entstanden ist;

c) bei Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Berechtigte binnen 60 Tagen seine Ansprüche gegen einen der in Artikel 45 § 1 genannten Beförderer geltend gemacht hat;

b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2

Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 47

Extinction of right of action

§ 1

Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.

§ 2

Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

a) in case of partial loss or damage, if
   1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 42 before the acceptance of the goods by the person entitled;
   2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 42 was omitted solely through the fault of the carrier;

b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the goods by the person entitled, if he
   1. asks for ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods, and
   2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over and the time of delivery;

c) in cases where the transit period has been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1;

b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2

Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 47

Extinction de l'action

§ 1

L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2

Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
   1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
   2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci
   1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et
   2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1;

d) wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

§ 3

Ist das Gut gemäß Artikel 28 neu aufgegeben worden, so erlöschen die Ansprüche bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung aus einem der vorangehenden Beförderungsverträge, als handelte es sich um einen einzigen Vertrag.

Artikel 48

Verjährung

§ 1

Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahr. Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen

a) auf Auszahlung einer Nachnahme, welche der Beförderer vom Empfänger eingezogen hat;

b) auf Auszahlung des Erlöses eines vom Beförderer vorgenommenen Verkaufs;

c) wegen eines Schadens, der auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;

d) aus einem der der Neuaufgabe vorangehenden Beförderungsverträge in dem in Artikel 28 vorgesehenen Fall.

§ 2

Die Verjährung beginnt bei Ansprüchen

a) auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes mit dem dreißigsten Tag nach Ablauf der Lieferfrist;

b) auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tag der Ablieferung;

c) in allen anderen Fällen mit dem Tag, an dem der Anspruch geltend gemacht werden kann.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Fall in der Frist inbegriffen.

§ 3

Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation gemäß Artikel 43 bis zu dem Tag gehemmt, an dem der Beförderer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigefügten Belege zurücksendet. Wird

d) if the person entitled proves that the loss or damage results from an act or omission, done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 3

If the goods have been reconsigned in accordance with Article 28 rights of action in case of partial loss or in case of damage, arising from one of the previous contracts of carriage, shall be extinguished as if there had been only a single contract of carriage.

Article 48

Limitation of actions

§ 1

The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action

a) to recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;

b) to recover the proceeds of a sale effected by the carrier;

c) for loss or damage resulting from an act or omission done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result;

d) based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28.

§ 2

The period of limitation shall run for actions

a) for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;

b) for compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;

c) in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

§ 3

The period of limitation shall be suspended by a claim in writing in accordance with Article 43 until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with

d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3

Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 48

Prescription

§ 1

L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action:

a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;

c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;

d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 2

La prescription court pour l'action:

a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

c) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3

La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'ac-

der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation oder auf die Erteilung einer Antwort und die Rückgabe der Belege beruft, hat dies zu beweisen. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4

Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

§ 5

Im übrigen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung Landesrecht.

Titel V

Beziehungen der Beförderer untereinander

Artikel 49

Abrechnung

§ 1

Jeder Beförderer, der bei der Auf- oder Ablieferung des Gutes die Kosten oder sonstige sich aus dem Beförderungsvertrag ergebende Forderungen eingezogen hat oder hätte einziehen müssen, ist verpflichtet, den beteiligten Beförderern den ihnen zukommenden Anteil zu zahlen. Die Art und Weise der Zahlung wird durch Vereinbarungen zwischen den Beförderern geregelt.

§ 2

Artikel 12 gilt auch für die Beziehungen zwischen aufeinanderfolgenden Beförderern.

Artikel 50

Rückgriffsrecht

§ 1

Hat ein Beförderer gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung gezahlt, so steht ihm ein Rückgriffsrecht gegen die Beförderer, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, gemäß den folgenden Bestimmungen zu:

a) der Beförderer, der den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;

b) haben mehrere Beförderer den Schaden verursacht, so haftet jeder für den von ihm verursachten Schaden; ist eine Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung unter den Beförderern gemäß Buchstabe c) aufgeteilt;

c) kann nicht bewiesen werden, welcher der Beförderer den Schaden verursacht

it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again in respect of the part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 4

A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or relied upon by way of exception.

§ 5

Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title V

Relations between Carriers

Article 49

Settlement of accounts

§ 1

Any carrier who has collected or ought to have collected, either at departure or on arrival, charges or other costs arising out of the contract of carriage must pay to the carriers concerned their respective shares. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 2

Article 12 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 50

Right of recourse

§ 1

A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;

b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);

c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage,

ceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4

L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5

Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V

Rapports des transporteurs entre eux

Article 49

Décompte

§ 1

Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2

L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

Article 50

Droit de recours

§ 1

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'in-

hat, wird die Entschädigung auf sämtliche Beförderer aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht von ihnen verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der den Beförderern zustehenden Anteile am Beförderungsentgelt.

§ 2

Bei Zahlungsunfähigkeit eines dieser Beförderer wird der auf ihn entfallende, aber von ihm nicht gezahlte Anteil unter allen anderen Beförderern, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, im Verhältnis des ihnen zustehenden Anteils am Beförderungsentgelt aufgeteilt.

Artikel 51

Rückgriffsverfahren

§ 1

Ein Beförderer, gegen den gemäß Artikel 50 Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmäßigkeit der durch den Rückgriff nehmenden Beförderer geleisteten Zahlung nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem erstgenannten Beförderer durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

§ 2

Der Rückgriff nehmende Beförderer hat sämtliche Beförderer, mit denen er sich nicht gütlich geeinigt hat, mit ein und derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Rückgriffrecht gegen die nicht belangten Beförderer.

§ 3

Das Gericht hat in ein und demselben Urteil über alle Rückgriffe, mit denen es befaßt ist, zu entscheiden.

§ 4

Der Beförderer, der sein Rückgriffsrecht gerichtlich geltend machen will, kann seinen Anspruch vor dem zuständigen Gericht des Staates erheben, in dem einer der beteiligten Beförderer seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist.

§ 5

Ist die Klage gegen mehrere Beförderer zu erheben, so hat der klagende Beförderer die Wahl unter den gemäß § 4 zuständigen Gerichten.

the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

§ 2

In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 51

Procedure for recourse

§ 1

The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 50 may not be disputed by the carrier against whom the right of recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

§ 2

A carrier exercising his right of recourse must make his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

§ 3

The court or tribunal must give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 4

The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 5

When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

demnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2

Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 51

Procédure de recours

§ 1

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2

Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3

Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4

Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5

Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6

Rückgriffsverfahren dürfen nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden, das der aus dem Beförderungsvertrag Berechtigte angestrengt hat.

§ 6

Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

§ 6

Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Artikel 52

Vereinbarungen über den Rückgriff

Den Beförderern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 49 und 50 abweichen.

Article 52

Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 49 and 50.

Article 52

Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID – Anhang C zum Übereinkommen)

Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID – Appendix C to the Convention)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C à la Convention)

Artikel 1
Anwendungsbereich

§ 1

Diese Ordnung gilt für

a) die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene auf dem Gebiet der Mitgliedstaaten,

b) die Schienenbeförderung ergänzende Beförderungen, auf die die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM anzuwenden sind, vorbehaltlich der für Beförderungen mit einem anderen Verkehrsträger geltenden internationalen Vorschriften,

einschließlich der in der Anlage zu dieser Ordnung erfaßten Tätigkeiten.

§ 2

Gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß der Anlage ausgeschlossen ist, dürfen im internationalen Verkehr nicht befördert werden.

Artikel 2
Freistellungen

Diese Ordnung findet ganz oder teilweise keine Anwendung auf Beförderungen von gefährlichen Gütern, deren Freistellung in der Anlage vorgesehen ist. Freistellungen sind nur zulässig, wenn die Menge oder die Art und Weise der freigestellten Beförderungen oder die Verpackung die Sicherheit der Beförderung gewährleisten.

Artikel 3
Einschränkungen

Jeder Mitgliedstaat behält das Recht, die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf seinem Gebiet aus anderen Gründen als denen der Sicherheit während der Beförderung zu regeln oder zu verbieten.

Artikel 4
Andere Vorschriften

Die Beförderungen, für die diese Ordnung gilt, unterliegen im übrigen den allge-

Article 1
Scope

§ 1

This Regulation shall apply

a) to the international carriage of dangerous goods by rail on the territory of Member States,

b) to carriage complementary to carriage by rail to which the CIM Uniform Rules are applicable, subject to the international prescriptions governing carriage by another mode of transport,

as well as the activities referred to by the Annex to this Regulation.

§ 2

Dangerous goods barred from carriage by the Annex must not be accepted for international carriage.

Article 2
Exemptions

This Regulation shall not apply, in whole or in part, to the carriage of dangerous goods for which an exemption is provided in the Annex. Exemptions may only be provided when the quantity or the nature of the exempted carriage of goods or the packaging would guarantee the safety of the carriage.

Article 3
Restrictions

Each Member State shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the international carriage of dangerous goods on its territory.

Article 4
Other prescriptions

The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or

Article premier
Champ d'application

§ 1

Le présent Règlement s'applique:

a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,

b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport,

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2

Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Article 2
Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

Article 3
Restrictions

Chaque Etat membre conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

Article 4
Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux

meinen nationalen oder internationalen Vorschriften über die Schienenbeförderung von Gütern.

Artikel 5

Zugelassene Zugart. Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in Kraftfahrzeugen

§ 1

Gefährliche Güter dürfen nur in Güterzügen befördert werden, ausgenommen

a) gefährliche Güter, die gemäß der Anlage mit ihren jeweiligen Höchstmengen und unter besonderen Bedingungen zur Beförderung in anderen als Güterzügen zugelassen sind;

b) gefährliche Güter, die als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Kraftfahrzeugen gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV unter Beachtung der besonderen Bedingungen der Anlage befördert werden.

§ 2

Der Reisende darf gefährliche Güter nicht als Handgepäck mitführen sowie als Reisegepäck oder in Kraftfahrzeugen zur Beförderung aufgeben, wenn sie den besonderen Bedingungen der Anlage nicht entsprechen.

Artikel 6

Anlage

Die Anlage ist Bestandteil dieser Ordnung.*)

international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.

Article 5

Type of trains allowed. Carriage as hand luggage, registered luggage or on board motor vehicles

§ 1

Dangerous goods may only be carried in goods trains, except

a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than goods trains;

b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board motor vehicles in accordance with Article 12 of the CIV Uniform Rules.

§ 2

The passenger may not take with him dangerous goods as hand luggage or consign them as registered luggage or on board motor vehicles if they do not meet the special conditions of the Annex.

Article 6

Annex

The Annex shall form an integral part of this Regulation.*)

prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

Article 5

Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles

§ 1

Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l’exemption:

a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l’Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;

b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l’Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à l’article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2

Le voyageur ne peut pas prendre avec lui des marchandises dangereuses comme colis à main ou les expédier en tant que bagages ou à bord des véhicules automobiles si elles ne répondent pas aux conditions particulières de l’Annexe.

Article 6

Annexe

L’Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.*)

*) Die Anlage erhält die Fassung, die der Fachausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter gemäß Artikel 19 § 4 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls vom 3. Juni 1999 zur Änderung dieses Übereinkommens beschlossen haben wird.

*) The text of the Annex will be that drawn up by the Expert Committee for the Carriage of Dangerous Goods, at the time of entry into force of the Protocol of 3 June 1999 modifying the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, in accordance with Article 19 § 4 of the latter.

*) L’Annexe recevra la teneur que la Commission d’experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l’entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l’article 19, § 4 de cette Convention.

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV – Anhang D zum Übereinkommen)

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV – Appendix D to the Convention)

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV – Appendice D à la Convention)

Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für zwei- oder mehrseitige Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zur Durchführung von Beförderungen nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

Article 1

Scope

These Uniform Rules shall apply to bi- or multilateral contracts concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules.

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

a) „Eisenbahnverkehrsunternehmen" jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;

b) „Wagen" auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollende Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb;

c) „Halter" denjenigen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter einen Wagen dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;

d) „Heimatbahnhof" den Ort, der am Wagen angeschrieben ist und an den der Wagen gemäß den Bedingungen des Vertrages über die Verwendung gesandt werden kann oder muß.

Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules the term

a) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;

b) "vehicle" means a vehicle, suitable to circulate on its own wheels on railway lines, not provided with a means of traction;

c) "keeper" means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;

d) "home station" means the place mentioned on the vehicle and to which the vehicle may or must be sent back in accordance with the conditions of the contract of use.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme:

a) «entreprise de transport ferroviaire» désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

b) «véhicule» désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;

c) «détenteur» désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;

d) «gare d'attache» désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Artikel 3

Zeichen und Anschriften an Wagen

§ 1

Wer einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verfügung stellt, hat unbeschadet der Vorschriften über die technische Zulassung von Wagen zum Einsatz im internationalen Verkehr dafür zu sorgen, daß am Wagen angeschrieben sind:

Article 3

Signs and inscriptions on the vehicles

§ 1

Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle:

Article 3

Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1

Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule:

a) die Bezeichnung des Halters;

b) gegebenenfalls die Bezeichnung des Eisenbahnverkehrsunternehmens, in dessen Wagenpark der Wagen eingegliedert ist;

c) gegebenenfalls die Bezeichnung des Heimatbahnhofs;

d) andere im Vertrag über die Verwendung des Wagens vereinbarte Kennzeichen und Anschriften.

§ 2

Zusätzlich zu den Zeichen und Anschriften nach § 1 können auch Mittel zur elektronischen Identifikation angebracht werden.

a) a statement of the keeper;

b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;

c) when applicable, a statement of the home station;

d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.

§ 2

The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

a) l'indication du détenteur;

b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;

c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;

d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2

Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Artikel 4

Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens

§ 1

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

§ 2

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen haftet nicht für den Verlust loser Bestandteile, die an den Wagenlängsseiten nicht angeschrieben oder in einem im Wagen angebrachten Verzeichnis nicht angegeben sind.

§ 3

Bei Verlust des Wagens oder seiner Bestandteile ist die Entschädigung ohne weiteren Schadenersatz auf den gemeinen Wert des Wagens oder seiner Bestandteile am Ort und im Zeitpunkt des Verlustes beschränkt. Sind der Tag oder der Ort des Verlustes nicht feststellbar, ist die Entschädigung auf den gemeinen Wert am Tag und am Ort der Übernahme des Wagens zur Verwendung beschränkt.

§ 4

Bei Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile ist die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten ohne weiteren Schadenersatz beschränkt. Die Entschädigung übersteigt nicht den Betrag, der im Fall des Verlustes zu zahlen wäre.

§ 5

Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von den §§ 1 bis 4 abweichen.

Article 4

Liability in case of loss of or damage to a vehicle

§ 1

The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part.

§ 2

The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

§ 3

In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the place and time of loss. When it is impossible to ascertain the day or the place of loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been provided for use.

§ 4

In case of damage to the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount due in case of loss.

§ 5

The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 4.

Article 4

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1

A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2

L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3

En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4

En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5

Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Artikel 5

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in Artikel 4 §§ 3 und 4 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnverkehrsunternehmens zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Article 5

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 4 §§ 3 and 4 shall not apply, if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the rail transport undertaking has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 5

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Artikel 6

Vermutung für den Verlust eines Wagens

§ 1

Der Berechtigte kann den Wagen ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn er beim Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, die Nachforschung verlangt hat und der Wagen ihm binnen dreier Monate nach Eingang seines Verlangens nicht zur Verfügung gestellt worden ist oder wenn er keinen Hinweis auf den Standort des Wagens erhalten hat. Diese Frist verlängert sich um die Dauer der Stillegung des Wagens, die durch einen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zu vertretenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.

§ 2

Wird der als verloren betrachtete Wagen nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Berechtigte binnen sechs Monaten nach Empfang der Nachricht über das Wiederauffinden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, verlangen, daß ihm der Wagen gegen Rückzahlung der Entschädigung kostenlos am Heimatbahnhof oder an einem sonst vereinbarten Ort übergeben wird.

§ 3

Wurde das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder wird der Wagen später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so verfügt das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Berechtigte den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, darüber gemäß den am Ort, an dem sich der Wagen befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften.

§ 4

Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von den §§ 1 bis 3 abweichen.

Article 6

Presumption of loss of a vehicle

§ 1

The person entitled may, without being required to furnish other proof, consider a vehicle as lost when he has asked the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for use as a means of transport, to have a search for the vehicle carried out and if the vehicle has not been put at his disposal within three months following the day of receipt of his request or else when he has not received any indication of the place where the vehicle is situated. This period shall be increased by the time the vehicle is immobilised for any reason not attributable to the rail transport undertaking or owing to damage.

§ 2

If the vehicle considered as lost is recovered after the payment of the compensation, the person entitled may require the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for its use as a means of transport, within a period of six months after receiving notice of it, that the vehicle be returned to him, without charge and against restitution of the compensation, at the home station or at another agreed place.

§ 3

In the absence of the request referred to in § 2, or alternatively if the vehicle is recovered more than a year after the payment of the compensation, the rail transport undertaking to which the person entitled provided the vehicle for use as a means of transport, shall dispose of the vehicle in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the vehicle is situated.

§ 4

The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 3.

Article 6

Présomption de perte d'un véhicule

§ 1

L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2

Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3

Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

§ 4

Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

Artikel 7

Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

§ 1

Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft.

§ 2

Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von § 1 abweichen.

Artikel 8

Subrogation

Sieht der Vertrag über die Verwendung von Wagen vor, daß das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung stellen darf, so kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Zustimmung des Halters mit den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbaren,

a) daß es, vorbehaltlich seiner Rückgriffsrechte, hinsichtlich ihrer Haftung für Verlust und Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile gegenüber dem Halter an ihre Stelle tritt;

b) daß nur der Halter gegenüber den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen für durch den Wagen verursachte Schäden haftet, jedoch nur das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Vertragspartner des Halters ist, zur Geltendmachung der Ansprüche der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen berechtigt ist.

Artikel 9

Haftung für Bedienstete und andere Personen

§ 1

Die Parteien des Vertrages haften für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

§ 2

Haben die Parteien des Vertrages nichts anderes vereinbart, so gelten die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen als Beförderungsmittel verwendet, als Personen, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.

Article 7

Liability for loss or damage caused by a vehicle

§ 1

The person who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle when he is at fault.

§ 2

The contracting parties may agree provisions derogating from § 1.

Article 8

Subrogation

When the contract of use of vehicles provides that the rail transport undertaking may provide the vehicle to other rail transport undertakings for use as a means of transport, the rail transport undertaking may, with the agreement of the keeper, agree with the other rail transport undertakings

a) that, subject to its right of recourse, it shall be subrogated to them, in respect of their liability to the keeper for loss of or damage to the vehicle or its accessories;

b) that only the keeper shall be liable to the other rail transport undertakings, for loss or damage caused by the vehicle, but that only the rail transport undertaking which is the contractual partner of the keeper shall be authorised to assert the rights of the other rail transport undertakings.

Article 9

Liability for servants and other persons

§ 1

The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2

Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

Article 7

Responsabilité des dommages causés par un véhicule

§ 1

Celui qui, en vertu d’un contrat visé à l’article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu’une faute lui est imputable.

§ 2

Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

Article 8

Subrogation

Lorsque le contrat d’utilisation de véhicules prévoit que l’entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d’autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l’entreprise de transport ferroviaire peut, avec l’accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire:

a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d’avarie du véhicule ou de ses accessoires;

b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l’entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1

Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l’exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l’exercice de leurs fonctions.

§ 2

Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l’infrastructure, sur laquelle l’entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l’entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3

Die §§ 1 und 2 gelten auch bei Subrogation nach Artikel 8.

§ 3

§§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

§ 3

Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Artikel 10

Sonstige Ansprüche

§ 1

In allen Fällen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann ein Anspruch auf Schadenersatz wegen Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile, auf welchem Rechtsgrund der Anspruch auch beruht, gegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie unter denen des Verwendungsvertrages geltend gemacht werden.

§ 2

§ 1 gilt auch bei Subrogation nach Artikel 8.

§ 3

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für die das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, haftet.

Article 10

Other actions

§ 1

In all cases where these Uniform Rules shall apply, an action in respect of liability, for loss of or damage to the vehicle or its accessories, on whatever grounds, may be brought against the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules and the contract of use.

§ 2

§ 1 shall apply also in the case of subrogation in accordance with Article 8.

§ 3

The same shall apply to an action brought against the servants or other persons for whom the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport, is liable.

Article 10

Autres actions

§ 1

Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2

Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 3

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Artikel 11

Gerichtsstand

§ 1

Ansprüche aus einem auf Grund dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geschlossenen Vertrag können vor den durch Vereinbarung der Parteien des Vertrages bestimmten Gerichten geltend gemacht werden.

§ 2

Haben die Parteien nichts anderes vereinbart, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Beklagte seinen Sitz hat. Hat der Beklagte keinen Sitz in einem Mitgliedstaat, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Schaden entstanden ist.

Article 11

Forum

§ 1

Actions based on a contract concluded in accordance with these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals designated by agreement between the parties to the contract.

§ 2

Unless the parties otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the defendant has his place of business. If the defendant has no place of business in a Member State, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the loss or damage occurred.

Article 11

For

§ 1

Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2

Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

Artikel 12

Verjährung

§ 1

Ansprüche nach Artikel 4 und 7 verjähren in drei Jahren.

Article 12

Limitation of actions

§ 1

The period of limitation for actions based on Articles 4 and 7 shall be three years.

Article 12

Prescription

§ 1

Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2

Die Verjährung beginnt

a) für Ansprüche nach Artikel 4 mit dem Tag, an dem der Verlust oder die Beschädigung des Wagens festgestellt worden ist, oder mit dem Tag, an dem der Berechtigte den Wagen gemäß Artikel 6 § 1 oder § 4 als verloren betrachten darf;

b) für Ansprüche nach Artikel 7 mit dem Tag, an dem der Schaden eingetreten ist.

§ 2

The period of limitation shall run:

a) for actions based on Article 4, from the day when the loss of or damage to the vehicle was discovered or the person entitled could consider the vehicle lost in accordance with Article 6 § 1 or § 4;

b) for actions based on Article 7, from the day when the loss or damage occurred.

§ 2

La prescription court:

a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;

b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen)

Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la Convention)

Titel I

Allgemeines

Artikel 1

Anwendungsbereich

§ 1

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.

§ 2

Vorbehaltlich des Artikels 21 gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere

a) die Haftung des Beförderers oder des Betreibers gegenüber ihren Bediensteten oder anderen Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;

b) die Haftung zwischen Beförderer oder Betreiber einerseits und Dritten andererseits.

Artikel 2

Erklärung zur Haftung bei Personenschäden

§ 1

Jeder Staat kann jederzeit erklären, daß er sämtliche Bestimmungen über die Haftung bei Personenschäden nicht anwenden wird, wenn sich das schädigende Ereignis auf seinem Gebiet ereignet hat und das Opfer Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

Title I

General Provisions

Article 1

Scope

§ 1

These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.

§ 2

Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular

a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;

b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

Article 2

Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage

§ 1

Any State may, at any time, declare that it will not apply to victims of accidents occuring in its territory the whole of the provisions concerning liability in case of bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm), when the victims are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1

Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2

Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment:

a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;

b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

§ 1

Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2

Der Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Depositar zurücknehmen. Die Rücknahme wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositar den Mitgliedstaaten davon Kenntnis gegeben hat.

§ 2

A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

§ 2

L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

a) „Eisenbahninfrastruktur" alle Schienenwege und festen Anlagen, soweit sie für den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und für die Verkehrssicherheit notwendig sind;

b) „Betreiber" denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt;

c) „Beförderer" denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert;

d) „Hilfsperson" Bedienstete oder andere Personen, deren sich der Betreiber oder der Beförderer zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln;

e) „Dritter" jeden anderen als den Betreiber, den Beförderer und ihre Hilfspersonen;

f) „Betriebsgenehmigung" die nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem der Beförderer den Sitz seiner Haupttätigkeit hat, erteilte Berechtigung, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben;

g) „Sicherheitszertifikat" die nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die zu benutzende Infrastruktur liegt, vorgesehene Bestätigung, daß auf der Seite des Beförderers

– die interne Organisation des Unternehmens sowie

– das Personal und die Fahrzeuge, die auf der zu benutzenden Infrastruktur eingesetzt werden sollen,

den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Infrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.

Article 3

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, the term

a) "railway infrastructure" means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;

b) "manager" means the person who makes railway infrastructure available;

c) "carrier" means the person who carries persons or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules;

d) "auxiliary" means the servants or other persons whose services the carrier or the manager makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;

e) "third party" means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries;

f) "licence" means the authorisation, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the carrier has the place of business of his principal activity, to carry on the activity of carrier by rail;

g) "safety certificate" means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the infrastructure being used is situated, that so far as concerns the carrier,

– the internal organisation of the undertaking as well as

– the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure,

meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

a) «infrastructure ferroviaire» désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

b) «gestionnaire» désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire;

c) «transporteur» désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM;

d) «auxiliaire» désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;

e) «tiers» désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;

f) «licence» désigne l'autorisation établie conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel le transporteur a le siège de son activité principale d'exercer l'activité de transporteur ferroviaire;

g) «certificat de sécurité» désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat où se trouve l'infrastructure empruntée, qu'en ce qui concerne le transporteur,

– l'organisation interne de l'entreprise ainsi que

– le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.

Artikel 4

Zwingendes Recht

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder

Article 4

Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these

Article 4

Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indi-

mittelbar von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrages zur Folge. Dessen ungeachtet können die Parteien des Vertrages ihre Haftung und ihre Verpflichtungen, die sich aus diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ergeben, erweitern oder die Haftung für Sachschäden der Höhe nach begrenzen.

Titel II

Nutzungsvertrag

Artikel 5

Inhalt und Form

§ 1

Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.

§ 2

Der Vertrag regelt insbesondere die administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung. Er enthält mindestens folgende Angaben:

a) zu nutzende Infrastruktur,

b) Nutzungsumfang,

c) Leistungen des Betreibers,

d) Leistungen des Beförderers,

e) einzusetzendes Personal,

f) zu verwendende Fahrzeuge,

g) finanzielle Bedingungen.

§ 3

Der Vertrag ist schriftlich oder in gleichwertiger Form festzuhalten. Das Fehlen oder Mängel der Form sowie das Fehlen von in § 2 vorgesehenen Angaben berühren weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

Artikel 6

Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers

§ 1

Der Beförderer muß berechtigt sein, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben. Das einzusetzende Personal und die zu verwendenden Fahrzeuge müssen den Sicherheitsanforderungen genügen. Der Betreiber kann verlangen, daß der Beförderer das Vorliegen dieser Voraussetzungen durch Vorlage einer gültigen Betriebsgenehmigung und eines gültigen Sicherheitszertifikates oder amtlich beglaubigter Abschriften oder auf jede andere Weise nachweist.

Uniform Rules, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract. Nevertheless, the parties to the contract may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules or fix a maximum amount of compensation for loss of or damage to property.

Title II

Contract of Use

Article 5

Contents and form

§ 1

Relations between the manager and the carrier shall be regulated in a contract of use.

§ 2

The contract shall regulate in particular the administrative, technical and financial conditions of use. It shall cover at least the following matters:

a) the infrastructure to be used,

b) the extent of use,

c) the services provided by the manager,

d) the services provided by the carrier,

e) the personnel to be employed,

f) the vehicles to be used,

g) the financial conditions.

§ 3

The contract must be concluded in writing or in an equivalent form. The absence or irregularity of a written form or equivalent form of contract or the absence of one of the matters specified in § 2 shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

Article 6

Special obligations of the carrier and the manager

§ 1

The carrier must be authorised to carry on the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.

rectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

Titre II

Contrat d'utilisation

Article 5

Contenu et forme

§ 1

Les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation.

§ 2

Le contrat règle notamment les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation. Il comporte au moins les indications suivantes:

a) l'infrastructure à utiliser,

b) l'étendue de l'utilisation,

c) les prestations du gestionnaire,

d) les prestations du transporteur,

e) le personnel à employer,

f) les véhicules à utiliser,

g) les conditions financières.

§ 3

Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1

Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2

Der Beförderer hat dem Betreiber jedes Ereignis mitzuteilen, das die Gültigkeit seiner Betriebsgenehmigung, seiner Sicherheitszertifikate oder der anderen Nachweise beeinflussen könnte.

§ 3

Der Betreiber kann verlangen, daß der Beförderer nachweist, daß er zur Deckung aller Ansprüche, die sich, gleich aus welchem Rechtsgrund, aus den Artikeln 9 bis 21 ergeben können, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder daß er gleichwertige Vorkehrungen getroffen hat. Der Beförderer hat jährlich durch eine in gehöriger Form ausgestellte Bestätigung nachzuweisen, daß die Haftpflichtversicherung oder die gleichwertigen Vorkehrungen fortbestehen; Änderungen hat er dem Betreiber vor deren Wirksamwerden anzuzeigen.

§ 4

Die Parteien des Vertrages haben sich gegenseitig alle Ereignisse mitzuteilen, die die Erfüllung des zwischen ihnen geschlossenen Vertrages verhindern könnten.

Artikel 7

Dauer des Vertrages

§ 1

Der Nutzungsvertrag kann befristet oder unbefristet geschlossen werden.

§ 2

Der Betreiber kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn

a) der Beförderer nicht mehr berechtigt ist, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben;

b) das einzusetzende Personal und die zu verwendenden Fahrzeuge den Sicherheitsanforderungen nicht mehr genügen;

c) der Beförderer sich in Zahlungsverzug befindet, und zwar

    1. für zwei aufeinanderfolgende Fälligkeitstermine mit einem Betrag, der ein monatliches Nutzungsentgelt übersteigt, oder

    2. in einem Zeitraum, der sich über mehr als zwei Fälligkeitstermine erstreckt, mit einem Betrag, der das Nutzungsentgelt für zwei Monate erreicht;

d) der Beförderer eine der besonderen Pflichten gemäß Artikel 6 §§ 2 und 3 schwerwiegend verletzt hat.

§ 3

Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Infrastruktur verliert.

§ 2

The carrier must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.

§ 3

The manager may require the carrier to prove that he has taken out a sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the carrier must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.

§ 4

The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.

Article 7

Duration of the contract

§ 1

The contract of use may be concluded for a limited or unlimited period.

§ 2

The manager may rescind the contract forthwith when

a) the carrier is no longer authorised to carry on the activity of carrier by rail;

b) the personnel to be employed and the vehicles to be used no longer meet the safety requirements;

c) the carrier is in arrear with payment, that is to say

    1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month’s use, or

    2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months’ use;

d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3.

§ 3

The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.

§ 2

Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d’affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3

Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu’il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu’il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l’assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4

Les parties au contrat doivent s’informer réciproquement de tout événement susceptible d’empêcher l’exécution du contrat qu’elles ont conclu.

Article 7

Durée du contrat

§ 1

Le contrat d’utilisation peut être conclu pour une période déterminée ou indéterminée.

§ 2

Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d’utilisation sans délai lorsque:

a) le transporteur n’est plus autorisé à exercer l’activité de transporteur ferroviaire;

b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;

c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir

    1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d’usage pour un mois ou

    2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d’usage pour deux mois;

d) le transporteur a violé d’une manière caractérisée l’une des obligations particulières prévues à l’article 6, §§ 2 et 3.

§ 3

Le transporteur peut dénoncer le contrat d’utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l’infrastructure.

§ 4

Jede Partei des Vertrages kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn die andere Partei des Vertrages eine ihrer wesentlichen Pflichten schwerwiegend verletzt, sofern diese Pflicht die Sicherheit von Personen und Gütern betrifft; die Parteien des Vertrages können die Modalitäten der Ausübung dieses Rechtes vereinbaren.

§ 5

Die Partei des Vertrages, die Anlaß zu seiner Kündigung gegeben hat, haftet der anderen Partei für den Schaden, der dadurch verursacht wird, es sei denn, sie beweist, daß der Schaden nicht durch ihr Verschulden verursacht worden ist.

§ 6

Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von § 2 Buchst. c) und d) und von § 5 abweichen.

Titel III

Haftung

Artikel 8

Haftung des Betreibers

§ 1

Der Betreiber haftet für

a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, daß der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat,

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

§ 2

Der Betreiber ist von dieser Haftung befreit

a) bei Personenschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, daß der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV zu leisten hat,

   1. wenn das schädigende Ereignis durch außerhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Betreiber diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,

§ 4

Each party to the contract may rescind the contract of use forthwith in the case of a clear breach of one of the essential obligations by the other party to the contract, when that obligation concerns the safety of persons or goods; the parties to the contract may agree the modalities for the exercise of this right.

§ 5

The party to the contract who is the cause of its rescission shall be liable to the other party for the loss or damage resulting from it, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.

§ 6

The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 2 letters c) and d) and § 5.

Title III

Liability

Article 8

Liability of the manager

§ 1

The manager shall be liable

a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),

b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),

c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

§ 2

The manager shall be relieved of this liability

a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules

   1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

§ 4

Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 5

La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 6

Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 2, lettres c) et d) et du § 5.

Titre III

Responsabilité

Article 8

Responsabilité du gestionnaire

§ 1

Le gestionnaire est responsable:

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

§ 2

Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité:

a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV

   1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

2. soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,

3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Betreiber dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

b) bei Sachschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, daß der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Beförderers, eine nicht vom Betreiber verschuldete Anweisung des Beförderers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Betreiber nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3

Ist das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen und ist der Betreiber gleichwohl von seiner Haftung nicht gemäß § 2 Buchst. a) ganz befreit, so haftet er unter den Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

§ 4

Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit der Betreiber für Schäden, die dem Beförderer durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen, haftet.

Artikel 9

Haftung des Beförderers

§ 1

Der Beförderer haftet für

a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

die dem Betreiber oder seinen Hilfspersonen durch den Beförderer, durch die von ihm verwendeten Beförderungsmittel, durch von ihm beförderte Personen oder befördertes Gut bei der Nutzung der Infrastruktur verursacht worden sind.

§ 2

Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit

a) bei Personenschäden

1. wenn das schädigende Ereignis durch außerhalb des Betriebes lie-

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,

3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3

If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the manager is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4

The parties to the contract may agree whether and to what extent the manager shall be liable for the loss or damage caused to the carrier by delay or disruption to his operations.

Article 9

Liability of the carrier

§ 1

The carrier shall be liable

a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),

b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.

§ 2

The carrier shall be relieved of this liability

a) in case of bodily loss or damage

1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by cir-

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3

Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4

Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

Article 9

Responsabilité du transporteur

§ 1

Le transporteur est responsable:

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2

Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

a) en cas de dommages corporels

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances exté-

gende Umstände verursacht worden ist und der Beförderer diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,

2. soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,

3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Beförderer dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

b) bei Sachschäden, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Betreibers, eine nicht vom Beförderer verschuldete Anweisung des Betreibers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3

Ist das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen und ist der Beförderer gleichwohl von seiner Haftung nicht gemäß § 2 Buchst. a) ganz befreit, so haftet er unter den Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

§ 4

Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit der Beförderer für Schäden, die dem Betreiber durch Betriebsstörungen entstehen, haftet.

Artikel 10

Zusammenwirken von Ursachen

§ 1

Haben Ursachen, die vom Betreiber zu vertreten sind, und Ursachen, die vom Beförderer zu vertreten sind, zusammengewirkt, so haftet jede Partei des Vertrages nur in dem Umfang, in dem der von ihr gemäß Artikel 8 oder 9 zu vertretende Umstand zur Entstehung des Schadens beigetragen hat. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, trägt jede Partei des Vertrages den Schaden, den sie erlitten hat, selbst.

§ 2

§ 1 gilt sinngemäß, wenn Ursachen, die vom Betreiber zu vertreten sind, und Ursachen, die von mehreren dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzenden Beförderern zu vertreten sind, zusammengewirkt haben.

cumstances not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,

3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3

If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4

The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

Article 10

Concomitant causes

§ 1

If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.

§ 2

§ 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage.

rieures à l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

b) en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3

Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4

Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

Article 10

Causes concomitantes

§ 1

Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

§ 2

Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

§ 3

Bei Schäden gemäß Artikel 9 gilt § 1 Satz 1 sinngemäß, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Beförderern, die dieselbe Infrastruktur benutzen, zu vertreten sind. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die Beförderer dem Betreiber zu gleichen Teilen.

§ 3

§ 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.

§ 3

En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

Artikel 11

Schadenersatz bei Tötung

§ 1

Bei Tötung umfaßt der Schadenersatz:

a) die infolge des Todes entstandenen notwendigen Kosten, insbesondere für die Überführung und die Bestattung;

b) bei nicht sofortigem Eintritt des Todes den in Artikel 12 vorgesehenen Schadenersatz.

§ 2

Haben durch den Tod Personen, denen gegenüber der Getötete kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder zukünftig unterhaltspflichtig geworden wäre, den Versorger verloren, so ist auch für diesen Verlust Ersatz zu leisten. Der Schadenersatzanspruch von Personen, denen der Getötete ohne gesetzliche Verpflichtung Unterhalt gewährt hat, richtet sich nach Landesrecht.

Article 11

Damages in case of death

§ 1

In case of death, the damages shall comprise:

a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;

b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 12.

§ 2

If, through the death, persons whom the deceased had or would have had in the future a legal duty to maintain, are deprived of their support, they shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages by persons whom the deceased was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

Article 11

Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1

En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.

§ 2

Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.

Artikel 12

Schadenersatz bei Verletzung

Bei Verletzung oder sonstiger Beeinträchtigung der körperlichen oder der geistigen Gesundheit umfaßt der Schadenersatz:

a) die notwendigen Kosten, insbesondere für Heilung und Pflege sowie für die Beförderung;

b) den Vermögensnachteil, den der Geschädigte durch gänzliche oder teilweise Arbeitsunfähigkeit oder durch eine Vermehrung seiner Bedürfnisse erleidet.

Article 12

Damages in case of personal injury

In case of personal injury or any other physical or mental harm, the damages shall comprise:

a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;

b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Article 12

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Artikel 13

Ersatz anderer Personenschäden

Ob und inwieweit der Betreiber oder der Beförderer bei Personenschäden für andere als die in den Artikeln 11 und 12 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht.

Article 13

Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the manager or the carrier must pay damages for bodily harm other than that provided for in Articles 11 and 12.

Article 13

Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

Artikel 14

Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

§ 1

Der in Artikel 11 § 2 und in Artikel 12 Buchst. b) vorgesehene Schadenersatz ist in Form eines Kapitalbetrages zu leisten. Ist jedoch nach Landesrecht die Zuerkennung einer Rente zulässig, so wird der Schadenersatz in dieser Form geleistet, wenn der Geschädigte oder die gemäß Artikel 11 § 2 Anspruchsberechtigten die Zahlung einer Rente verlangen.

§ 2

Die Höhe des gemäß § 1 zu leistenden Schadenersatzes richtet sich nach Landesrecht. Es gilt jedoch bei Anwendung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften für jede Person eine Höchstgrenze von 175 000 Rechnungseinheiten für den Kapitalbetrag oder eine diesem Betrag entsprechende Jahresrente, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht.

Artikel 15

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Haftungsbeschränkungen sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag begrenzen, finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Schädigers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Artikel 16

Umrechnung und Verzinsung

§ 1

Müssen bei der Berechnung der Entschädigung in ausländischer Währung ausgedrückte Beträge umgerechnet werden, so sind sie nach dem Kurs am Tag und am Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

§ 2

Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von fünf Prozent jährlich beanspruchen, und zwar vom Tag der Einleitung eines Schlichtungsverfahrens, der Anrufung des in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Schiedsgerichtes oder der Klageerhebung an.

Article 14

Form and amount of damages in case of death and personal injury

§ 1

The damages provided for in Article 11 § 2 and in Article 12 letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits the award of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured person or by persons entitled referred to in Article 11 § 2.

§ 2

The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per person shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

Article 15

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 16

Conversion and interest

§ 1

Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.

§ 2

The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of initiation of a conciliation procedure, of seizure of the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention or from the day on which legal proceedings were instituted.

Article 14

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1

Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2 et à l'article 12, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 2, le demandent.

§ 2

Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 15

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 16

Conversion et intérêts

§ 1

Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

Artikel 17

Haftung bei nuklearem Ereignis

Der Betreiber und der Beförderer sind von der ihnen gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist und wenn gemäß den Gesetzen und Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

Article 17

Liability in case of nuclear incidents

The manager and the carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 17

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Artikel 18

Haftung für Hilfspersonen

Der Betreiber und der Beförderer haften für ihre Hilfspersonen.

Article 18

Liability for auxiliaries

The manager and the carrier shall be liable for their auxiliaries.

Article 18

Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Artikel 19

Sonstige Ansprüche

§ 1

In allen Fällen, auf welche diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, gegen den Betreiber oder gegen den Beförderer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

§ 2

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Hilfspersonen, für die der Betreiber oder der Beförderer gemäß Artikel 18 haften.

Article 19

Other actions

§ 1

In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2

The same shall apply to any action brought against the auxiliaries for whom the manager or the carrier is liable pursuant to Article 18.

Article 19

Autres actions

§ 1

Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2

Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'article 18.

Artikel 20

Prozeßvereinbarungen

Die Parteien des Vertrages können die Bedingungen vereinbaren, unter denen sie ihre Schadenersatzansprüche gegenüber der anderen Partei des Vertrages geltend machen oder darauf verzichten, sie geltend zu machen.

Article 20

Agreements to settle

The parties to the contract may agree conditions in which they assert or renounce their rights to compensation from the other party to the contract.

Article 20

Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

Titel IV

Ansprüche der Hilfspersonen

Artikel 21

Ansprüche gegen Betreiber oder Beförderer

§ 1

Ansprüche der Hilfspersonen des Beförderers auf Ersatz von Schäden, die der Betreiber verursacht hat, können, auf welchem Rechtsgrund sie auch beruhen, gegen den Betreiber nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

Title IV

Actions by Auxiliaries

Article 21

Actions against the manager or against the carrier

§ 1

Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the carrier against the manager on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

Titre IV

Actions des auxiliaires

Article 21

Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1

Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2

Ansprüche der Hilfspersonen des Betreibers auf Ersatz von Schäden, die der Beförderer verursacht hat, können, auf welchem Rechtsgrund sie auch beruhen, gegen den Beförderer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

§ 2

Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the manager against the carrier on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2

Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

Titel V
Geltendmachung von Ansprüchen

Title V
Assertion of Rights

Titre V
Exercice des droits

Artikel 22
Schlichtungsverfahren

Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen zur Streitschlichtung treffen oder vorsehen, sich an das in Titel V des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht zu wenden.

Article 22
Conciliation procedures

The parties to the contract may agree conciliation procedures or appeal to the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

Article 22
Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

Artikel 23
Rückgriff

Die Rechtmäßigkeit einer durch den Beförderer auf Grund der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM geleisteten Zahlung kann nicht bestritten werden, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem Betreiber durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten.

Article 23
Recourse

The validity of the payment made by the carrier on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

Article 23
Recours

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

Artikel 24
Gerichtsstand

§ 1

Auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche können vor den durch Vereinbarung der Parteien des Vertrages bestimmten Gerichten der Mitgliedstaaten geltend gemacht werden.

§ 2

Haben die Parteien nichts anderes vereinbart, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Betreiber seinen Sitz hat.

Article 24
Forum

§ 1

Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of the Member States designated by agreement between the parties to the contract.

§ 2

Unless the parties to the contract otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the manager has his place of business.

Article 24
For

§ 1

Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.

§ 2

Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.

Artikel 25
Verjährung

§ 1

Auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche verjähren in drei Jahren.

§ 2

Die Verjährung beginnt mit dem Tag, an dem der Schaden eingetreten ist.

Article 25
Limitation of actions

§ 1

The period of limitation for actions based on these Uniform Rules shall be three years.

§ 2

The period of limitation shall run from the day when the loss or damage occurred.

Article 25
Prescription

§ 1

Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2

La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3

Bei Tötung von Personen verjähren Schadenersatzansprüche in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Tod, spätestens aber in fünf Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem schädigenden Ereignis.

§ 4

Eine Rückgriffsklage einer haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in § 1 vorgesehenen Verjährungsfrist erhoben werden, wenn sie innerhalb der Frist erhoben wird, die nach dem Recht des Staates gilt, in dem das Verfahren eingeleitet wird. Jedoch darf die Frist nicht weniger als 90 Tage seit dem Tag betragen, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage in dem Verfahren gegen ihn selbst zugestellt worden ist.

§ 5

Ein von den Streitparteien vereinbartes Schlichtungsverfahren oder ein Verfahren vor dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Schiedsgericht unterbricht die Verjährung.

§ 6

Im übrigen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung Landesrecht.

§ 3

In case of death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.

§ 4

A recourse action by a person held liable may be brought even after the expiration of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law of the State where the proceedings are brought. However, the period allowed shall be not less than ninety days from the day when the person bringing the recourse action has settled the claim or has been served with notice of the proceedings against himself.

§ 5

The period of limitation shall be suspended when the parties agree a conciliation procedure or when they seize the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

§ 6

Otherwise, suspension and interruption of the limitation period shall be governed by national law.

§ 3

En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4

Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

§ 5

La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

§ 6

Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen)

Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice F à la Convention)

Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften angenommen werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer Anlagen bezeichnet der Ausdruck

a) „Vertragsstaat" jeden Mitgliedstaat der Organisation, der keine Erklärung zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;

b) „internationaler Verkehr" das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;

c) „Eisenbahnverkehrsunternehmen" jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;

d) „Infrastrukturbetreiber" jedes Unternehmen oder jede Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;

e) „Eisenbahnmaterial" jedes Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, insbesondere Eisenbahnfahrzeuge und Eisenbahninfrastruktur;

Article 1

Scope

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions.

Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and its Annexes, the term

a) "Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence, of the Convention;

b) "international traffic" means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;

c) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;

d) "infrastructure manager" means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;

e) "railway material" means railway material intended to be used in international traffic, in particular the railway vehicles and railway infrastructure;

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leurs Annexes, le terme:

a) «Etat partie» désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;

b) «trafic international» désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;

c) «entreprise de transport ferroviaire» désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

d) «gestionnaire d'infrastructure» désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

e) «matériel ferroviaire» désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, notamment les véhicules et l'infrastructure ferroviaires;

f) „Eisenbahnfahrzeug“ jedes Fahrzeug, das mit oder ohne eigenen Antrieb auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollt;

g) „Triebfahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit eigenem Antrieb;

h) „Güterwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist;

i) „Reisezugwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Personen bestimmt ist;

j) „Eisenbahninfrastruktur“ alle Schienenwege und festen Anlagen, soweit diese für das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen und für die Verkehrssicherheit notwendig sind;

k) „technische Norm“ jede von anerkannten nationalen oder internationalen Normungsinstituten in den für sie geltenden Verfahren angenommene technische Spezifikation; im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften ausgearbeitete technische Spezifikationen werden einer technischen Norm gleichgesetzt;

l) „technische Vorschrift“ jede Regel für Bau, Betrieb, Instandhaltung oder für Verfahren betreffend Eisenbahnmaterial, die nicht eine technische Norm ist;

m) „Fachausschuß für technische Fragen“ den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuß.

f) “railway vehicle” means a vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines with or without traction;

g) “traction unit” means a railway vehicle provided with a means of traction;

h) “wagon” means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods;

i) “carriage” means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers;

j) “railway infrastructure” means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;

k) “technical standard” means a technical specification adopted by a recognised national or international standardisation body, according to the procedures applicable to it; a technical specification prepared within the framework of the European Communities shall be treated as a technical standard;

l) “technical prescription” means a rule, other than a technical standard, relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material;

m) “Committee of Technical Experts” means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

f) «véhicule ferroviaire» désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

g) «véhicule de traction» désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;

h) «wagon» désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;

i) «voiture» désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs;

j) «infrastructure ferroviaire» désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

k) «norme technique» désigne toute spécification technique adoptée par un organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres; toute spécification technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique;

l) «prescription technique» désigne toute règle, autre qu'une norme technique, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;

m) «Commission d'experts techniques» désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Artikel 3

Zweck

§ 1

Die Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial sowie die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial sollen

a) das freie Verkehren von Fahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr erleichtern;

b) dazu beitragen, die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und die Betriebsbereitschaft im internationalen Verkehr zu gewährleisten;

c) den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung tragen.

§ 2

Bei der Verbindlicherklärung technischer Normen oder der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften werden aus-

Article 3

Aim

§ 1

The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of uniform technical prescriptions applicable to railway material shall have as its aim to

a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,

b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,

c) take account of the protection of the environment and public health.

§ 2

When technical standards are validated or uniform technical prescriptions are adopted, only those prepared at the inter-

Article 3

But

§ 1

La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ont pour but de:

a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;

b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;

c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2

Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de prescriptions techniques uniformes, seules sont prises

schließlich solche herangezogen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden.

§ 3

Nach Möglichkeit

a) ist die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen;

b) sind die technischen Normen und die einheitlichen technischen Vorschriften wirkungsorientiert; gegebenenfalls enthalten sie Varianten.

Artikel 4

Ausarbeitung technischer Normen und Vorschriften

§ 1

Die Ausarbeitung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften betreffend Eisenbahnmaterial ist Aufgabe der als hierfür zuständig anerkannten Stellen.

§ 2

Die Normierung industrieller Produkte und Verfahren ist Aufgabe der anerkannten nationalen und internationalen Normungsinstitute.

Artikel 5

Verbindlicherklärung technischer Normen

§ 1

Einen Antrag auf Verbindlicherklärung einer technischen Norm können stellen:

a) jeder Vertragsstaat;

b) jede regionale Wirtschaftsgemeinschaft mit eigener, für ihre Mitglieder verbindlicher Rechtssetzungsbefugnis auf dem Gebiet technischer Normen für Eisenbahnmaterial;

c) jedes nationale oder internationale Normungsinstitut, das mit der Normierung im Eisenbahnwesen beauftragt ist;

d) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder die Geltung technischer Normen für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ihrer Tätigkeit unerläßlich ist.

§ 2

Der Fachausschuß für technische Fragen entscheidet über die Verbindlicherklärung einer technischen Norm gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

national level shall be taken into account.

§ 3

To the extent possible

a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;

b) technical standards and uniform technical prescriptions shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

Article 4

Preparation of technical standards and prescriptions

§ 1

The preparation of technical standards and of uniform technical prescriptions concerning railway material shall be the responsibility of the bodies recognised as competent in the matter.

§ 2

The standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of recognised national and international standardisation bodies.

Article 5

Validation of technical standards

§ 1

An application for validation of a technical standard may be made by:

a) any Contracting State;

b) any regional economic integration organisation to which its Member States have transferred competence to legislate in the field of technical standards relating to railway material;

c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field;

d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensible for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 2

The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3

Dans la mesure du possible:

a) il convient d’assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;

b) les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4

Elaboration de normes et prescriptions techniques

§ 1

L’élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est du ressort des organismes reconnus compétents en la matière.

§ 2

La normalisation des produits et des procédures industriels est du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

Article 5

Validation de normes techniques

§ 1

Peut déposer une demande de validation d’une norme technique:

a) tout Etat partie;

b) toute organisation d’intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques relatives au matériel ferroviaire;

c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire;

d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l’existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d’économie dans l’exercice de leur activité.

§ 2

La Commission d’experts techniques décide de la validation d’une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l’article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Artikel 6

Annahme einheitlicher technischer Vorschriften

§ 1

Einen Antrag auf Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift können stellen:

a) jeder Vertragsstaat;

b) jede regionale Wirtschaftsgemeinschaft mit eigener, für ihre Mitglieder verbindlicher Rechtssetzungsbefugnis auf dem Gebiet technischer Vorschriften betreffend Eisenbahnmaterial;

c) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder die Geltung einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ihrer Tätigkeit unerläßlich ist.

§ 2

Der Fachausschuß für technische Fragen entscheidet über die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

Artikel 7

Form der Anträge

Anträge gemäß Artikel 5 und 6 müssen vollständig und aus sich heraus verständlich sein sowie begründet werden. Sie sind an den Generalsekretär der Organisation in einer ihrer Arbeitssprachen zu richten.

Artikel 8

Technische Anlagen

§ 1

Die für verbindlich erklärten technischen Normen und die angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften sind in den folgenden Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten:

a) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend alle Eisenbahnfahrzeuge (Anlage 1);

b) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Triebfahrzeuge (Anlage 2);

c) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Güterwagen (Anlage 3);

d) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Reisezugwagen (Anlage 4);

e) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend

Article 6

Adoption of uniform technical prescriptions

§ 1

An application for adoption of a uniform technical prescription may be made by:

a) any Contracting State;

b) any regional economic integration organisation to which its Member States have transferred competence to legislate in the field of technical prescriptions concerning railway material;

c) any representative international association for whose members the existence of uniform technical prescriptions relating to railway material is indispensible for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 2

The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a uniform technical prescription in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

Article 7

Form of applications

Applications referred to in Articles 5 and 6 must be complete, coherent and reasoned. They must be addressed to the Secretary General of the Organisation in one of its working languages.

Article 8

Technical Annexes

§ 1

The validated technical standards and the adopted uniform technical prescriptions shall be included in the following Annexes to these Uniform Rules numbered as follows:

a) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicles (Annex 1);

b) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units (Annex 2);

c) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons (Annex 3);

d) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages (Annex 4);

e) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to In-

Article 6

Adoption de prescriptions techniques uniformes

§ 1

Peut déposer une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme:

a) tout Etat partie;

b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire;

c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2

La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une prescription technique uniforme selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 7

Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être complètes, cohérentes et motivées. Elles doivent être adressées au Secrétaire général de l'Organisation dans une des langues de travail de celle-ci.

Article 8

Annexes techniques

§ 1

Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées figurent dans les Annexes des présentes Règles uniformes énumérées ci-après:

a) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires (Annexe 1);

b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (Annexe 2);

c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (Annexe 3);

d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (Annexe 4);

e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux ins-

Infrastruktureinrichtungen, soweit sie nicht unter Buchstabe f) fallen (Anlage 5);

f) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Sicherungs- und Betriebsleitsysteme (Anlage 6);

g) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Systeme der Informationstechnologie (Anlage 7);

h) Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend jedes andere Eisenbahnmaterial (Anlage 8).

§ 2

Die Anlagen sind Bestandteil dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften. Sie sind entsprechend den Besonderheiten der Spurweite, des Lichtraumprofils, der Energieversorgungssysteme und der Sicherungs- und Betriebsleitsysteme in den Vertragsstaaten zu gliedern.

§ 3

Die Anlagen erhalten die Fassung, die der Fachausschuß für technische Fragen nach Inkrafttreten des Protokolls vom 3. Juni 1999 zur Änderung des Übereinkommens nach dem gleichen Verfahren beschließt, wie es in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens für Änderungen der Anlagen vorgesehen ist.

Artikel 9

Erklärungen

§ 1

Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, daß er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die für verbindlich erklärte technische Norm oder die angenommene einheitliche technische Vorschrift nicht oder nur teilweise anwenden wird.

§ 2

Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluß des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.

§ 3

Der Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär zurück-

frastructure Installations other than those specified in letter f) (Annex 5);

f) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems (Annex 6);

g) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology (Annex 7);

h) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material (Annex 8).

§ 2

The Annexes shall form an integral part of these Uniform Rules. They shall be framed in accordance with the particularities of the track gauge, the loading gauge, the systems of energy supply and the safety and operational control systems in the Contracting States.

§ 3

The Annexes will contain the version as it will be adopted, after the entry into force of the Protocol of 3 June 1999 for the modification of the Convention, by the Committee of Technical Experts according to the same procedure as that provided for in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention for modifications of the Annexes.

Article 9

Declarations

§ 1

Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted uniform technical prescription, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.

§ 2

The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

§ 3

A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary Gener-

tallations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);

f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);

g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);

h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).

§ 2

Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.

§ 3

Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

Article 9

Déclarations

§ 1

Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2

Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3

L'Etat qui à fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général.

nehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des zweiten auf die Mitteilung folgenden Monats wirksam.

Artikel 10

Außerkrafttreten der Technischen Einheit

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen in allen Vertragsstaaten der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882, tritt das genannte Übereinkommen außer Kraft.

Artikel 11

Vorrang der Anlagen

§ 1

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen haben die darin enthaltenen technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten Vorrang gegenüber den Bestimmungen der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882.

§ 2

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen haben diese Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie die in ihren Anlagen enthaltenen technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften in den Vertragsstaaten Vorrang vor den technischen Regelungen des

a) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC),

b) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

al. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

Article 10

Abrogation of Technical Unity

The entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

Article 11

Precedence of the Annexes

§ 1

With the entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, the technical standards and the uniform technical prescriptions therein shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.

§ 2

With the entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, these Uniform Rules as well as the technical standards and the uniform technical prescriptions contained in its Annexes, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions

a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),

b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10

Abrogation de l'Unité Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

Article 11

Primauté des Annexes

§ 1

Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2

Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans leurs Annexes, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques:

a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),

b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Anlage 1*)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend alle Eisenbahnfahrzeuge

A. Spurweite
   1. Eisenbahnen mit Normalspur (1 435 mm)
   2. Eisenbahnen mit (russischer) Breitspur (1 520 mm)
   3. Eisenbahnen mit (finnischer) Breitspur (1 524 mm)
   4. Eisenbahnen mit (irischer) Breitspur (1 600 mm)
   5. Eisenbahnen mit (iberischer) Breitspur (1 688 mm)
   6. Sonstige Eisenbahnen

B. Lichtraumprofil
   1. Eisenbahnen mit Normalspur auf dem europäischen Kontinent
   2. Eisenbahnen mit Normalspur in Großbritannien
   3. …

C. …

Annex 1*)

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicules

A. Track gauge
   1. Railways with standard track gauge (1435 mm)
   2. Railways with wide track gauge (Russian) (1520 mm)
   3. Railways with wide track gauge (Finnish) (1524 mm)
   4. Railways with wide track gauge (Irish) (1600 mm)
   5. Railways with wide track gauge (Iberian) (1688 mm)
   6. Other railways

B. Loading gauge
   1. Railways with normal loading gauge on the European continent
   2. Railways with normal loading gauge in Great Britain
   3. …

C. …

Annexe 1*)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires

A. Ecartement
   1. Chemins de fer à écartement normal (1435 mm)
   2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1520 mm)
   3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1524 mm)
   4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1600 mm)
   5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1688 mm)
   6. Autres chemins de fer

B. Gabarit
   1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
   2. Chemins de fer à écartement normal en Grande-Bretagne
   3. …

C. …

Anlage 2*)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Triebfahrzeuge

A. Stromversorgungssysteme
   1. Gleichstrom 3 000 V
   2. Gleichstrom 1 500 V und weniger
   3. Wechselstrom 25 kV/50 Hz
   4. Wechselstrom 15 kV/16⅔ Hz

B. Zugsicherungssysteme

…

Annex 2*)

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units

A. Energy supply systems
   1. Direct current of 3000 V
   2. Direct current of 1500 V or less
   3. Alternating current of 25 kV/50 Hz
   4. Alternating current of 15 kV/16⅔ Hz

B. Safety and operational control systems

…

Annexe 2*)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction

A. Systèmes d'alimentation en énergie
   1. Courant continu 3000 V
   2. Courant continu 1500 V et moins
   3. Courant alternatif 25 kV/50 Hz
   4. Courant alternatif 15 kV/16⅔ Hz

B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

…

Anlage 3*)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Güterwagen

Annex 3*)

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons

Annexe 3*)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons

Anlage 4*)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Reisezugwagen

Annex 4*)

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages

Annexe 4*)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures

Anlage 5*)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Infrastruktureinrichtungen

Annex 5*)

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations

Annexe 5*)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure

Anlage 6*)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Sicherungs- und Betriebsleitsysteme

Anlage 7*)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend Systeme der Informationstechnologie

Anlage 8*)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften betreffend jedes andere Eisenbahnmaterial

Annex 6*)

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems

Annex 7*)

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology

Annex 8*)

Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material

Annexe 6*)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation

Annexe 7*)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de système de technologie de l'information

Annexe 8*)

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire

*) In einem ersten Schritt werden die bestehenden, international anerkannten technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften für Eisenbahnmaterial, wie sie zur Zeit in der Technischen Einheit, im RIV und im RIC sowie in den technischen Merkblättern der UIC enthalten sind, in die vorstehenden Anlagen aufgenommen.

*) As a first step, the technical standards and the uniform technical prescriptions relating to railway material already existing and recognised at the international level, such as contained in Technical Unity, in RIV and RIC as well as in the technical leaflets of UIC, will be integrated in the above-mentioned Annexes.

*) Dans une première étape, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire déjà existantes et reconnues au niveau international telles qu'elles figurent dans l'Unité Technique, dans le RIV et le RIC ainsi que dans les fiches techniques de l'UIC, seront intégrées dans les Annexes précitées.

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen)

Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer Anlage bezeichnet der Ausdruck

a) „Vertragsstaat“ jeden Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;

b) „internationaler Verkehr“ das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;

c) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;

d) „Infrastrukturbetreiber“ jedes Unternehmen sowie jede Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;

e) „Halter“ denjenigen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Eisenbahnfahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;

f) „technische Zulassung“ das von der zuständigen Behörde für ein Eisenbahnfahrzeug und sonstiges Eisenbahnmaterial durchgeführte Verfahren zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr;

g) „Bauartzulassung“ das von der zuständigen Behörde bezogen auf ein Baumuster eines Eisenbahnfahrzeugs durchgeführte Verfahren, mit dem die Berechtigung erteilt wird, für Fahrzeuge, die diesem Muster entsprechen, eine

Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention)

Article 1

Scope

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles and other railway material, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and its Annex, the term

a) “Contracting State” means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;

b) “international traffic” means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;

c) “rail transport undertaking” means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;

d) “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;

e) “keeper” means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;

f) “technical admission” means the procedure carried out by the competent authority to admit a railway vehicle to circulation or other railway material to use in international traffic;

g) “admission of a type of construction” means the procedure, relating to a type of construction of a railway vehicle, carried out by the competent authority, by which the right is granted to deliver, by a simplified procedure, an admission to

Règles uniformes concernant l’admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – Appendice G à la Convention)

Article premier

Champ d’application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d’autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme:

a) «Etat partie» désigne tout Etat membre de l’Organisation n’ayant pas fait, conformément à l’article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;

b) «trafic international» désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d’au moins deux Etats parties;

c) «entreprise de transport ferroviaire» désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

d) «gestionnaire d’infrastructure» désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

e) «détenteur» désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu’il en soit propriétaire ou qu’il en ait le droit de disposition;

f) «admission technique» désigne la procédure menée par l’autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d’autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;

g) «admission de type de construction» désigne la procédure relative à un type de construction d’un véhicule ferroviaire, menée par l’autorité compétente, à l’issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure

Betriebserlaubnis in einem vereinfachten Verfahren zu erteilen;

h) „Betriebserlaubnis“ die von der zuständigen Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug erteilte Berechtigung, im internationalen Eisenbahnverkehr eingesetzt zu werden;

i) „Eisenbahnfahrzeug“ jedes Fahrzeug, das mit oder ohne eigenen Antrieb auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollt;

j) „sonstiges Eisenbahnmaterial“ jedes Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt und kein Eisenbahnfahrzeug ist;

k) „Fachausschuß für technische Fragen“ den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuß.

Artikel 3

Zulassung zum internationalen Verkehr

§ 1

Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muß jedes Eisenbahnfahrzeug gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.

§ 2

Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Eisenbahnfahrzeuge den

a) Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU,

b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,

c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3

entsprechen.

§ 3

Für die technische Zulassung sonstigen Eisenbahnmaterials sowie einzelner Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.

Artikel 4

Verfahren

§ 1

Die technische Zulassung erfolgt

a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebserlaubnis für ein bestimmtes einzelnes Eisenbahnfahrzeug,

b) oder in zwei Schritten durch Erteilung

operation for vehicles which correspond to that type of construction;

h) “admission to operation” means the right granted by the competent authority for each railway vehicle to circulate in international traffic;

i) “railway vehicle” means a vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines with or without traction;

j) “other railway material” means any railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;

k) “Committee of Technical Experts” means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

Article 3

Admission to international traffic

§ 1

Each railway vehicule must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.

§ 2

Technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy

a) the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules,

b) the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID,

c) the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3.

§ 3

§§ 1 and 2 as well as the following Articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

Article 4

Procedure

§ 1

Technical admission shall be carried out

a) either, in a single stage, by the grant of admission to operation to a given individual railway vehicle,

b) or, in two successive stages, by the grant

simplifiée, l’admission à l’exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;

h) «admission à l’exploitation» désigne le droit octroyé par l’autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;

i) «véhicule ferroviaire» désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

j) «autre matériel ferroviaire» désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n’est pas un véhicule ferroviaire;

k) «Commission d’experts techniques» désigne la Commission prévue à l’article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3

Admission au trafic international

§ 1

Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2

L’admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:

a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,

b) prescriptions de construction et d’équipement contenues dans l’Annexe du RID,

c) conditions particulières d’une admission en application de l’article 7, § 2 ou § 3.

§ 3

Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s’appliquent par analogie à l’admission technique d’autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d’autres matériels ferroviaires.

Article 4

Procédure

§ 1

L’admission technique s’effectue:

a) soit, en une seule étape, en octroyant l’admission à l’exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné,

b) soit, en deux étapes successives, en octroyant

1. der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster für Eisenbahnfahrzeuge,
2. und der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge, die diesem zugelassenen Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das die Übereinstimmung mit diesem Baumuster bestätigt.

§ 2

Artikel 10 bleibt unberührt.

Artikel 5

Zuständige Behörde

§ 1

Die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr ist Aufgabe der nationalen oder internationalen Behörden, die nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Vertragsstaates hierfür zuständig sind.

§ 2

Die in § 1 genannten Behörden können die Aufgabe der technischen Zulassung auf als geeignet anerkannte Einrichtungen übertragen, wobei sie deren Überwachung sicherzustellen haben. Eine Übertragung der Aufgabe der technischen Zulassung auf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluß anderer ist unzulässig. Ebenfalls ausgeschlossen ist eine Übertragung auf den Betreiber einer Infrastruktur, der direkt oder indirekt an der Herstellung von Eisenbahnmaterial beteiligt ist.

Artikel 6

Anerkennung der technischen Zulassung

Die von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erteilten Bauartzulassungen und Betriebserlaubnisse sowie die hierüber ausgestellten Zertifikate werden in den übrigen Vertragsstaaten von Behörden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern ohne erneute Prüfung und technische Zulassung auch für den Verkehr und für die Verwendung auf dem Gebiet dieser anderen Staaten anerkannt.

Artikel 7

Bauvorschriften für Fahrzeuge

§ 1

Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden, müssen Eisenbahnfahrzeuge

1. of admission of a type of construction to a given type of railway vehicle,
2. then admission to operation of individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure confirming that they are of this type.

§ 2

This provision shall not affect the application of Article 10.

Article 5

Competent authority

§ 1

Technical admission of railway vehicles to circulation and of other railway material to use in international traffic shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2

The authorities referred to in § 1 may transfer to bodies recognised as suitable, competence to grant technical admission on condition that the authorities shall ensure their supervision. The transfer of competence to grant technical admission to a rail transport undertaking while others are excluded from that competence, shall not be allowed. Furthermore, the transfer of competence to an infrastructure manager participating directly or indirectly in the manufacture of railway material shall be prohibited.

Article 6

Recognition of technical admission

Admission of a type of construction and admission to operation by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, as well as the corresponding certificates issued shall be recognised by the authorities, the rail transport undertakings and the infrastructure managers in the other Contracting States, without the need for another examination and another technical admission with a view to circulation and use on the territories of those other States.

Article 7

Construction prescriptions applicable to vehicles

§ 1

In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy

1. l’admission de type de construction à un type donné de véhicules ferroviaires,
2. puis l’admission à l’exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l’appartenance à ce type.

§ 2

Cette disposition ne fait pas obstacle à l’application de l’article 10.

Article 5

Autorité compétente

§ 1

L’admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l’autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2

Les autorités visées au § 1 peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d’octroyer l’admission technique à condition qu’elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d’octroyer l’admission technique à une entreprise de transport ferroviaire excluant d’autres de cette compétence n’est pas permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d’infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

Article 6

Reconnaissance de l’admission technique

L’admission d’un type de construction et l’admission à l’exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l’autorité compétente d’un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d’infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu’il y ait besoin d’un nouvel examen et d’une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l’utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

Article 7

Prescriptions de construction applicables aux véhicules

§ 1

Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre:

a) den Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU,

b) den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID

entsprechen.

§ 2

Soweit die Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU keine Bestimmungen enthalten, sind der technischen Zulassung die allgemein anerkannten Regeln der Technik zugrunde zu legen. Selbst wenn sie nicht im Verfahren gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für verbindlich erklärt worden sind, gelten technische Normen als Beweis, daß das in der Norm enthaltene Fachwissen eine allgemein anerkannte Regel der Technik darstellt.

§ 3

Um technische Entwicklungen zu ermöglichen, darf von den allgemein anerkannten Regeln der Technik und von den Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgewichen werden, wenn nachgewiesen ist, daß

a) mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln und Vorschriften sowie

b) die Interoperabilität

weiterhin gewährleistet sind.

§ 4

Beabsichtigt ein Vertragsstaat, ein Eisenbahnfahrzeug gemäß § 2 oder § 3 zuzulassen, so hat er dies unverzüglich dem Generalsekretär der Organisation mitzuteilen. Dieser unterrichtet hierüber die anderen Vertragsstaaten. Innerhalb eines Monats nach Erhalt der Mitteilung des Generalsekretärs kann ein Vertragsstaat die Einberufung des Fachausschusses für technische Fragen verlangen, damit dieser prüft, ob die Voraussetzungen für die Anwendung des § 2 oder des § 3 vorliegen. Der Ausschuß entscheidet innerhalb von drei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem der Generalsekretär das Verlangen nach Einberufung erhalten hat.

Artikel 8

Bauvorschriften für sonstiges Material

§ 1

Um zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen zu werden, muß sonstiges Eisenbahnmaterial den Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU entsprechen.

§ 2

Artikel 7 §§ 2 bis 4 gilt sinngemäß.

a) the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules,

b) the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID.

§ 2

In the absence of provisions in the Annexes to the APTU Uniform Rules, technical admission shall be based on the generally recognised technical rules. A technical standard, even if it has not been validated in accordance with the procedure laid down in the APTU Uniform Rules, shall constitute the proof that the know-how contained in that standard represents a generally recognised technical rule.

§ 3

In order to permit technical developments, derogations from the generally recognised technical rules and from the construction prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules shall be allowed on condition that proof exists

a) that at least the same level of safety as when those rules and those prescriptions are observed,

b) and also that interoperability

remain assured.

§ 4

When a Contracting State intends to admit, in accordance with § 2 or § 3, a railway vehicle it shall inform the Secretary General of the Organisation without delay. He shall notify the other Contracting States of this. Within one month after the reception of the notification by the Secretary General, a Contracting State may ask for the convocation of the Committee of Technical Experts in order that it ascertains whether the conditions for the application of § 2 or § 3 are fulfilled. The Committee shall reach its decision on this within three months after the receipt, by the Secretary General, of the request for convocation.

Article 8

Construction prescriptions applicable to other material

§ 1

In order to be admitted to use in international traffic other railway material must satisfy the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 2

Article 7 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis.

a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;

b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

§ 2

A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.

§ 3

Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé:

a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions

b) ainsi que l'interopérabilité

restent garanties.

§ 4

Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

Article 8

Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

§ 1

Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2

L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.

§ 3

Die Verpflichtungen der Vertragsstaaten, die sich für sie aus dem Europäischen Übereinkommen über die internationalen Haupteisenbahnstrecken (AGC) vom 31. Mai 1985 und aus dem Europäischen Übereinkommen über wichtige Strecken und Einrichtungen des internationalen kombinierten Verkehrs (AGTC) vom 1. Februar 1991, deren Vertragspartei sie ebenfalls sind, ergeben, bleiben unberührt.

§ 3

The obligations of the Contracting States, arising for them from the European Agreement on the Great International Railway Lines (AGC) of 31 May 1985 and from the European Agreement on the Great International Combined Transport Routes and Connected Installations (AGTC) of 1 February 1991, to which they also are Contracting Parties, shall remain unaffected.

§ 3

Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

Artikel 9

Betriebsvorschriften

§ 1

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.

§ 2

In den Vertragsstaaten sind die Unternehmen oder Verwaltungen, die eine für die Durchführung von internationalen Verkehren bestimmte und geeignete Infrastruktur einschließlich der Sicherungs- und Betriebsleitsysteme betreiben, verpflichtet, die technischen Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU beim Bau und beim Betrieb einer solchen Infrastruktur zu beachten und ständig zu erfüllen.

Article 9

Operation prescriptions

§ 1

The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 2

The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the Annexes to the APTU Uniform Rules and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

§ 1

Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2

Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

Artikel 10

Technische Zulassung

§ 1

Die technische Zulassung (Bauartzulassung, Betriebserlaubnis) wird bezogen auf ein Baumuster für ein Eisenbahnfahrzeug oder bezogen auf ein Eisenbahnfahrzeug erteilt.

§ 2

Einen Antrag auf technische Zulassung können stellen:

a) der Hersteller,

b) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen,

c) der Halter des Fahrzeugs,

d) der Eigentümer des Fahrzeugs.

Der Antrag kann bei jeder gemäß Artikel 5 zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gestellt werden.

§ 3

Ein Antragsteller, der für einzelne Eisenbahnfahrzeuge eine Betriebserlaubnis im Verfahren der vereinfachten technischen Zulassung (Artikel 4 § 1 Buchst. b)) beantragt, hat seinem Antrag das gemäß Arti-

Article 10

Technical admission

§ 1

The grant of technical admission (admission of a type of construction, admission to operation) shall be attached to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle.

§ 2

An application for technical admission may be made by:

a) the manufacturer,

b) a rail transport undertaking,

c) the keeper of the vehicle,

d) the owner of the vehicle.

The application may be made to any competent authority, referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

§ 3

A person who applies for an admission to operation for railway vehicles by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, letter b)), must attach to his application the certificate of admission of a

Article 10

Admission technique

§ 1

L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.

§ 2

L'admission technique peut être demandée par:

a) le constructeur,

b) une entreprise de transport ferroviaire,

c) le détenteur du véhicule,

d) le propriétaire du véhicule.

La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.

§ 3

Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa demande le certificat d'admis-

kel 11 § 2 ausgestellte Zertifikat über die Bauartzulassung beizufügen und in geeigneter Weise nachzuweisen, daß die Fahrzeuge, für die eine Betriebserlaubnis beantragt wird, dem zugelassenen Baumuster entsprechen.

§ 4

Die technische Zulassung ist ohne Ansehen der Person des Antragstellers zu erteilen.

§ 5

Die technische Zulassung wird grundsätzlich unbefristet erteilt; sie kann allgemein oder eingeschränkt erteilt werden.

§ 6

Eine Bauartzulassung kann entzogen werden, wenn auf Grund des Verkehrs von Eisenbahnfahrzeugen, die nach dem betreffenden Baumuster gebaut worden sind oder gebaut werden sollen, die Sicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umweltverträglichkeit nicht gewährleistet sind.

§ 7

Eine Betriebserlaubnis kann entzogen werden,

a) wenn das Eisenbahnfahrzeug den Bauvorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, den besonderen Bedingungen seiner Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 oder den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID nicht mehr entspricht und der Halter der Aufforderung der zuständigen Behörde, die Mängel zu beseitigen, nicht innerhalb der gesetzten Frist nachkommt;

b) wenn Auflagen oder Bedingungen, die sich aus einer eingeschränkten Zulassung gemäß § 5 ergeben, nicht erfüllt oder nicht eingehalten werden.

§ 8

Eine Bauartzulassung und eine Betriebserlaubnis können nur von der Behörde entzogen werden, die sie erteilt hat.

§ 9

Die Betriebserlaubnis ruht,

a) wenn die in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 oder in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID vorgeschriebenen Untersuchungen und Kontrollen des Eisenbahnfahrzeugs sowie Instandhaltungsarbeiten nicht durchgeführt werden;

b) im Falle schwerer Beschädigungen des Eisenbahnfahrzeugs, wenn der Auffor-

type of construction, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for admission to operation correspond to that type of construction.

§ 4

Technical admission must be granted irrespective of the quality of the applicant.

§ 5

Technical admission shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.

§ 6

An admission of a type of construction may be withdrawn when safety, public health or respect for the environment are no longer assured with the circulation of railway vehicles which have been or are to be built in conformity with that type of construction.

§ 7

Admission to operation may be withdrawn

a) when the railway vehicle no longer satisfies the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of its admission under Article 7 § 2 or § 3 or the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID and if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time;

b) when stipulations and conditions, resulting from a limited admission under § 5, are not fulfilled or complied with.

§ 8

Only the authority which has granted the admission of a type of construction or the admission to operation may withdraw it.

§ 9

The admission to operation shall be suspended

a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of admission pursuant to Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID are not carried out;

b) if in case of severe damage to a railway vehicle the order of the competent aut-

sion de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.

§ 4

L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.

§ 5

L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.

§ 6

Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.

§ 7

L'admission à l'exploitation peut être retirée:

a) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;

b) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 8

Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.

§ 9

L'admission à l'exploitation est suspendue:

a) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;

b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité

derung der zuständigen Behörde, das Fahrzeug vorzuführen, nicht nachgekommen wird;

c) im Falle der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und der Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU;

d) wenn die zuständige Behörde es anordnet.

§ 10

Die Betriebserlaubnis erlischt mit der Ausmusterung des Eisenbahnfahrzeugs. Die Ausmusterung ist der Behörde anzuzeigen, die die Betriebserlaubnis erteilt hat.

§ 11

Im übrigen richtet sich das Verfahren der technischen Zulassung nach dem Landesrecht des Vertragsstaates, in dem ein Antrag auf technische Zulassung gestellt wird.

Artikel 11

Zertifikate

§ 1

Bauartzulassung und Betriebserlaubnis werden in getrennten Urkunden mit folgenden Bezeichnungen festgehalten: „Zertifikat über eine Bauartzulassung“ und „Zertifikat über eine Betriebserlaubnis“.

§ 2

Das Zertifikat über eine Bauartzulassung muß folgende Angaben enthalten:

a) den Hersteller des Fahrzeugmusters;

b) alle technischen Merkmale, die zur Identifizierung des Fahrzeugmusters erforderlich sind;

c) gegebenenfalls die besonderen Verkehrsbedingungen, unter denen das Fahrzeugmuster und die dem Muster entsprechenden Eisenbahnfahrzeuge verkehren dürfen.

§ 3

Das Zertifikat über eine Betriebserlaubnis muß folgende Angaben enthalten:

a) den Halter des Eisenbahnfahrzeugs;

b) alle technischen Merkmale, die zur Identifizierung des Eisenbahnfahrzeugs erforderlich sind; dies kann auch durch Verweisung auf das Zertifikat über die Bauartzulassung erfolgen;

c) gegebenenfalls die besonderen Verkehrsbedingungen, unter denen das Eisenbahnfahrzeug verkehren darf;

d) gegebenenfalls seine Gültigkeitsdauer;

e) die in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, in den be-

hority to present the vehicle is not complied with;

c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules;

d) when the competent authority so decides.

§ 10

The admission to operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service must be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 11

In the absence of provisions in these Uniform Rules the procedure of technical admission shall be governed by the national law of the Contracting State in which an application for technical admission is made.

Article 11

Certificates

§ 1

The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: “Certificate of admission of a type of construction” and “Certificate of admission to operation”.

§ 2

The certificate of admission of a type of construction must specify:

a) the manufacturer of the type of construction of a railway vehicle;

b) all the technical characteristics necessary to identify the type of construction of a railway vehicle;

c) if appropriate, the special conditions of circulation for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction.

§ 3

The certificate of admission to operation must specify:

a) the keeper of the railway vehicle;

b) all the technical characteristics necessary to identify the railway vehicle; this may also be done by reference to the certificate of admission of a type of construction;

c) if appropriate, the special conditions of circulation for the railway vehicle;

d) if appropriate, the period of its validity;

e) the servicing of a railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU

compétente à présenter le véhicule n’est pas respectée;

c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;

d) lorsque l’autorité compétente en décide ainsi.

§ 10

L’admission à l’exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l’autorité compétente qui a accordé l’admission à l’exploitation.

§ 11

A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l’admission technique est régie par le droit national de l’Etat partie dans lequel une demande d’admission technique est faite.

Article 11

Certificats

§ 1

L’admission de type de construction et l’admission à l’exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: «Certificat d’admission de type de construction» et «Certificat d’admission à l’exploitation».

§ 2

Le certificat d’admission de type de construction doit préciser:

a) le constructeur du type de construction d’un véhicule ferroviaire;

b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d’un véhicule ferroviaire;

c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d’un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.

§ 3

Le certificat d’admission à l’exploitation doit préciser:

a) le détenteur du véhicule ferroviaire;

b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d’admission de type de construction;

c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;

d) le cas échéant, sa durée de validité;

e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles

sonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 oder in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID vorgeschriebenen Untersuchungen des Eisenbahnfahrzeugs sowie die sonstigen vorgeschriebenen technischen Überprüfungen einzelner Bauteile und bestimmter technischer Aggregate des Fahrzeugs.

Uniform Rules, in the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID as well as the other technical examinations relating to elements of construction and to specified equipment of the vehicle.

uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.

§ 4

Die Zertifikate sind in mindestens zwei Sprachen zu drucken, von denen mindestens eine eine der Arbeitssprachen der Organisation sein muß.

§ 4

The certificates must be printed in at least two languages of which one at least must be chosen from among the working languages of the Organisation.

§ 4

Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Artikel 12

Einheitliche Muster

§ 1

Die Organisation wird einheitliche Muster für das „Zertifikat über die Bauartzulassung“ und für das „Zertifikat über die Betriebserlaubnis“ vorschreiben. Sie werden vom Fachausschuß für technische Fragen ausgearbeitet und beschlossen.

§ 2

Artikel 35 §§ 1 und 3 bis 5 des Übereinkommens gilt entsprechend.

Article 12

Uniform models

§ 1

The Organisation shall prescribe uniform models of “Certificate of admission of a type of construction” and of “Certificate of admission to operation”. They shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 2

Article 35 §§ 1 and 3 to 5 of the Convention shall apply mutatis mutandis.

Article 12

Modèles uniformes

§ 1

L'Organisation prescrit des modèles uniformes de «Certificat d'admission de type de construction» et de «Certificat d'admission à l'exploitation». Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 2

L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Artikel 13

Datenbank

§ 1

Für Eisenbahnfahrzeuge, die zum internationalen Verkehr zugelassen sind, wird unter der Verantwortung der Organisation eine Datenbank eingerichtet und geführt.

§ 2

Die zuständigen Behörden oder gegebenenfalls die Einrichtungen, denen sie die Erteilung von Betriebserlaubnissen übertragen haben, übermitteln der Organisation hinsichtlich der Eisenbahnfahrzeuge, die zum internationalen Verkehr zugelassen sind, unverzüglich die für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlichen Angaben. Der Fachausschuß für technische Fragen legt fest, welche Angaben erforderlich sind. Nur diese Angaben werden in der Datenbank gespeichert. Ausmusterungen, behördliche Stillegungen, der Entzug von Betriebserlaubnissen oder Änderungen am Fahrzeug, die vom Baumuster abweichen, sind der Organisation in jedem Falle mitzuteilen.

§ 3

Die in der Datenbank gespeicherten Angaben stellen lediglich einen widerlegbaren Beweis hinsichtlich der technischen Zulassung eines Eisenbahnfahrzeugs dar.

Article 13

Data bank

§ 1

A data bank concerning railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be established and updated under the responsibility of the Organisation.

§ 2

The competent authorities, or if appropriate the bodies authorised by them to admit a railway vehicle to operation, shall transmit to the Organisation, without delay, the data necessary for the purposes of these Uniform Rules relating to vehicles admitted to circulation in international traffic. The Committee of Technical Experts shall establish which are the necessary data. Only those data shall be registered in the data bank. In all cases, withdrawals from service, official immobilisations, withdrawals of admission to operation and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Organisation.

§ 3

The data registered in the data bank shall only be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.

Article 13

Banque de données

§ 1

Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.

§ 2

Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.

§ 3

Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 4

Die gespeicherten Angaben stehen

a) den Vertragsstaaten,

b) den am internationalen Verkehr beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Vertragsstaat,

c) den Infrastrukturbetreibern mit Sitz in einem Vertragsstaat, auf deren Infrastruktur internationaler Verkehr durchgeführt wird,

d) den Herstellern von Eisenbahnfahrzeugen in bezug auf ihre Fahrzeuge,

e) den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen in bezug auf ihre Fahrzeuge

für Auskünfte zur Verfügung.

§ 5

Zu welchen Angaben und unter welchen Bedingungen die in § 4 genannten Berechtigten Zugriff erhalten, wird in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegt. Diese Anlage ist ein Bestandteil dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften. Sie erhält die Fassung, die der Revisionsausschuß nach dem in Artikel 16, 17 und 33 § 4 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren beschließt.

Artikel 14

Anschriften und Zeichen

§ 1

Die zum internationalen Verkehr zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge müssen versehen werden mit:

a) einem Zeichen, welches verdeutlicht, daß sie gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassen sind, und

b) den übrigen Anschriften und Zeichen, wie sie in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU vorgeschrieben sind.

§ 2

Der Fachausschuß für technische Fragen legt das in § 1 Buchst. a) vorgesehene Zeichen sowie die Übergangsfristen fest, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge noch mit abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

§ 3

Artikel 35 §§ 1 und 3 bis 5 des Übereinkommens gilt entsprechend.

Artikel 15

Instandhaltung

Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial müssen so instand gehalten werden, daß ihr Zustand die

§ 4

The registered data may be consulted by:

a) the Contracting States,

b) the rail transport undertakings engaged in international traffic having their place of business in a Contracting State,

c) the infrastructure managers having their place of business in a Contracting State on whose infrastructure international traffic is carried out,

d) the manufacturers of railway vehicles, so far as concerns their vehicles,

e) the keepers of railway vehicles, so far as concerns their vehicles.

§ 5

The data to which the persons entitled referred to in § 4 have access as well as the conditions of that access shall be defined in an Annex to these Uniform Rules. This Annex shall be an integral part of these Uniform Rules. The text of this Annex shall be that decided by the Revision Commitee according to the procedure referred to in Articles 16, 17 and 33 § 4 of the Convention.

Article 14

Inscriptions and signs

§ 1

Railway vehicles admitted to operation must bear

a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and

b) the other inscriptions and signs prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 2

The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1, letter a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed according to § 1.

§ 3

Article 35 §§ 1 and 3 to 5 of the Convention shall apply mutatis mutandis.

Article 15

Maintenance

The railway vehicles and the other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that their condi-

§ 4

Les données enregistrées peuvent être consultées par:

a) les Etats parties;

b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;

c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;

d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;

e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.

§ 5

Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

Article 14

Inscriptions et signes

§ 1

Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter:

a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et

b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2

La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

§ 3

L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 15

Maintenance

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état

Betriebssicherheit und die Umweltverträglichkeit ihres Einsatzes oder ihrer Verwendung im internationalen Verkehr sowie die öffentliche Gesundheit in keiner Weise gefährdet. Zu diesem Zweck müssen Eisenbahnfahrzeuge den in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 oder in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID vorgeschriebenen Untersuchungen und Instandhaltungsarbeiten unterzogen werden.

tion would not compromise in any way operational safety and would not harm the environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, the railway vehicles must be submitted for the servicing and the maintenance operations prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID.

ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

Artikel 16

Unfälle und schwere Beschädigungen

§ 1

Im Falle eines Unfalls oder einer schweren Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen sind die Infrastrukturbetreiber, gegebenenfalls zusammen mit den Haltern sowie den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, verpflichtet,

a) unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Sicherheit, die Umweltverträglichkeit des Eisenbahnverkehrs und die öffentliche Gesundheit weiter zu gewährleisten, und

b) die Ursachen des Unfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.

§ 2

Als schwer beschädigt gilt ein Fahrzeug, wenn es auf einfache Weise nicht wieder so instandgesetzt werden kann, daß es auf eigenen Rädern in einem Zug rollen kann, ohne die Betriebsabwicklung zu gefährden.

§ 3

Unfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde, die die Betriebserlaubnis für das beschädigte Fahrzeug erteilt hat, unverzüglich mitzuteilen. Diese Behörde kann eine Vorführung des beschädigten, gegebenenfalls bereits instandgesetzten Fahrzeugs verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebserlaubnis zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis erneut durchzuführen.

§ 4

Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten unterrichten die Organisation über die Ursachen von Unfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr. Der Fachausschuß für technische Fragen kann auf Antrag eines Vertragsstaates die Ursachen schwerer Unfälle im internationalen Verkehr im Hinblick auf eine eventuelle Weiterentwicklung der Bau- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial in den Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU prüfen.

Article 16

Accidents and severe damage

§ 1

In case of accident or severe damage to railway vehicles, the infrastructure managers, if appropriate in common with the keepers and the transport undertakings concerned, shall be required

a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and

b) to establish the causes of the accident or the severe damage.

§ 2

A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for the operations.

§ 3

The accidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority which admitted the vehicle to circulation. That authority may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

§ 4

The competent authorities of the Contracting States shall inform the Organisation of the causes of accidents and severe damage in international traffic. The Committee of Technical Experts may, at the request of a Contracting State, examine the causes of serious accidents in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

Article 16

Accidents et avaries graves

§ 1

En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus:

a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et

b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 2

Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.

§ 3

Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4

Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

Artikel 17

Stillegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

Eine gemäß Artikel 5 zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber dürfen Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stillegen, wenn diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, die besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7 § 2 oder § 3 sowie die Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID beachtet werden.

Article 17

Immobilisation and rejection of vehicles

The competent authority referred to in Article 5, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of admission under Article 7 § 2 or § 3 as well as the construction and operation prescriptions contained in the Annex to RID, have been complied with.

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

L’autorité compétente visée à l’article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d’infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU, les conditions particulières d’une admission en application de l’article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d’équipement contenues dans l’annexe au RID.

Artikel 18

Nichtbeachtung von Vorschriften

§ 1

Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10 § 9 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU ergeben, nach dem Landesrecht des Vertragsstaates, dessen zuständige Behörde die Betriebserlaubnis erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

§ 2

Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der Vorschriften der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach dem Landesrecht des Vertragsstaates, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

Article 18

Non-compliance with the prescriptions

§ 1

Subject to § 2 and Article 10 § 9, letter c), the juridical consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, shall be regulated by the national law of the Contracting State of which the competent authority has granted the admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2

The consequences in civil and penal law, resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the national law of the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

Article 18

Non-respect des prescriptions

§ 1

Sous réserve du § 2 et de l’article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l’Etat partie dont l’autorité compétente a accordé l’admission à l’exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2

Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l’infrastructure, par le droit national de l’Etat partie dans lequel le gestionnaire de l’infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Artikel 19

Meinungsverschiedenheiten

Zwei oder mehrere Vertragsstaaten können Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, dem Fachausschuß für technische Fragen vorlegen, wenn sie sie nicht im Wege unmittelbarer Verhandlungen ausräumen konnten. Solche Meinungsverschiedenheiten können nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren auch dem Schiedsgericht unterbreitet werden.

Article 19

Disputes

Two or more Contracting States, which have a dispute relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may refer it to the Committee of Technical Experts if they have not succeeded in resolving it by direct negotiation. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

Article 19

Différends

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l’admission technique de véhicules et d’autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d’experts techniques s’ils n’ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.

Denkschrift zum Protokoll und seiner Anlage

I. Allgemeines

A. Entwicklung des COTIF

Technische Harmonisierung und internationales Transportrecht haben bei den Eisenbahnen eine lange Tradition:

– 1882 entstand als Regierungsabkommen die „Technische Einheit im Eisenbahnwesen“ (TE).

– 1890 folgte das erste Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (IÜG, später CIM) – zu dessen Vollzug das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) mit Sitz in Bern geschaffen wurde. Im IÜG enthalten waren auch erste Regeln für Gefahrguttransporte.

– 1924 schloss sich das erste Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (CIV) an.

– 1956 ging die vom schweizerischen Bundesrat ausgeübte Überwachungstätigkeit auf einen Verwaltungsausschuss, gebildet aus Vertretern eines Teiles der Mitgliedstaaten, über.

– 1966 kam schließlich das Zusatzabkommen zur CIV über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden hinzu.

Im Mai 1980 fand die 8. Revisionskonferenz zu CIM und CIV sowie zum Zusatzübereinkommen zur CIV statt; sie überarbeitete die drei Übereinkommen von Grund auf. Wichtigstes Ergebnis war die Umgestaltung der so genannten „Berner Verwaltungsunion CIM/CIV“ in eine zwischenstaatliche Organisation. Zweck der Organisation ist es vor allem, eine einheitliche Rechtsordnung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern im durchgehenden internationalen Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten auf Eisenbahnlinien aufzustellen sowie die Durchführung und die Fortentwicklung dieser Rechtsordnung zu erleichtern. Die institutionellen Bestimmungen wurden in einem Grundübereinkommen, dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (COTIF 1980) zusammengefasst. Die beförderungsrechtlichen Bestimmungen wurden in zwei Anhänge zum COTIF 1980, und zwar als Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (ER CIV 1980) und Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM 1980) mit 4 Anlagen, aufgenommen. Diese Rechtsordnungen können auch auf durchgehende internationale Beförderungen angewendet werden, die außer auf Eisenbahnlinien auch auf Linien zu Land (Kraftfahrlinien), zur See und auf Binnengewässern (Schifffahrtslinien) erfolgen.

Das Übereinkommen trat am 1. Mai 1985 in Kraft und wurde in der Folge durch Beschlüsse, die der Revisionsausschuss auf seinen Tagungen vom 14. bis 21. Dezember 1989 und vom 28. bis 31. Mai 1990 fasste sowie durch das Protokoll vom 20. Dezember 1990 geändert. Die Parteien dieses Übereinkommens bilden als Mitgliedstaaten die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF).

Der OTIF gehören zur Zeit 40 Staaten an. Sie umfasst Europa sowie fünf Staaten des Nahen Ostens und drei des Maghreb.

Eine Änderung des COTIF 1980 war insbesondere wegen der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft notwendig geworden, die eine zumindest rechnerische Trennung von Betrieb der Infrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen vorschreibt. Das neue COTIF berücksichtigt diese Richtlinie und trägt darüber hinaus in seinen Grundlinien der Liberalisierung des Eisenbahnsektors Rechnung:

– Verzicht auf Beförderungspflicht;

– Stärkung der Vertragsfreiheit der Parteien des Eisenbahnbeförderungsvertrages;

– Durchforstung und Straffung des Vorschriftenbestandes im internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht;

– Annäherung des Eisenbahnbeförderungsrechts an die Beförderungsrechte anderer Verkehrsmittel.

Die aus Vertretern aller Mitgliedstaaten bestehende fünfte Generalversammlung der OTIF hat am 3. Juni 1999 in Vilnius das neue COTIF auf der Grundlage des Artikels 20 § 1 COTIF 1980 beschlossen. Das neue Übereinkommen wird in Kraft treten, wenn mehr als zwei Drittel der Mitgliedstaaten das Protokoll ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben.

B. Zusammenfassung der Ergebnisse der COTIF-Revision

1. Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999)

   Das Protokoll 1999 enthält neben der Präambel mit den Erwägungsgründen, die zur Revision des COTIF 1980 geführt haben, völkerrechtliche Bestimmungen, die zur Überleitung vom COTIF 1980 zum Übereinkommen in seiner geänderten Fassung erforderlich sind. Das neue COTIF mit 7 Anhängen (Einheitliche Rechtsvorschriften) ist Anlage zum Protokoll.

2. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (COTIF 1999)

2.1 Die Ziele der Organisation wurden ausgeweitet. In Zukunft soll die OTIF auch zur Interoperabilität und technischen Harmonisierung im Eisenbahnbereich durch Verbindlicherklärung technischer Normen und Annahme einheitlicher technischer Vorschriften beitragen.

2.2 Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, ihre internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens grundsätzlich in der OTIF zu konzentrieren.

2.3 Die Organisation wird einen Rahmen bilden, in dem die Mitgliedstaaten weitere internationale Übereinkommen ausarbeiten können, die den internationalen

Eisenbahnverkehr fördern, verbessern und erleichtern.

2.4 Englisch wird als dritte Arbeitssprache neben Deutsch und Französisch aufgenommen.

2.5 Eine Liste der Linien als Grundlage für die Anwendung der neuen ER CIV/CIM ist grundsätzlich nicht mehr erforderlich. Sie gelten unabhängig von der benutzten Eisenbahninfrastruktur.

2.6 Das neue Finanzierungssystem berücksichtigt sowohl die Länge der gesamten Eisenbahninfrastruktur der einzelnen Mitgliedstaaten als auch ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit entsprechend dem Beitragsschlüssel der Vereinten Nationen.

2.7 Regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration mit eigener Gesetzgebungsbefugnis für ihre Mitglieder steht der Beitritt zum Übereinkommen offen (z. B. Europäische Gemeinschaft).

3. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Beförderung von Personen (ER CIV 1999)

3.1 Die ER CIV 1999 sehen keine Beförderungspflicht mehr vor.

3.2 Die meisten Haftungshöchstbeträge (Ausnahme: Verlust und Beschädigung beförderter Kraftfahrzeuge) werden erhöht.

3.3 Gegenüber den Kunden haftet der Beförderer auch im Falle von Schäden, die ihre Ursache im Verantwortungsbereich des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur haben.

3.4 Bei Ausfall von Zügen, Verspätungen und Anschlussversäumnis wird eine strenge Erfolgshaftung des Beförderers mit wenigen Haftungsbefreiungsgründen, aber nur begrenzten Ersatzansprüchen vorgesehen (Kosten der Übernachtung und der Benachrichtigung der den Reisenden erwartenden Personen).

4. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Beförderung von Gütern (ER CIM 1999)

4.1 Die ER CIM 1999 sehen keine Beförderungspflicht mehr vor. Den Parteien wird größere Vertragsgestaltungsfreiheit eingeräumt, z. B. hinsichtlich der Bestimmung des Beförderungsweges, der Lieferfristen und der Zahlungsbedingungen.

4.2 Der Haftungshöchstbetrag von 17 Sonderziehungsrechten (SZR) pro Kilogramm bei Verlust wird beibehalten. Der Beförderer kann jedoch seine Haftung erweitern.

4.3 Eine vertragliche Ausweitung des Anwendungsbereiches ist möglich, wenn nur der Abgangs- oder nur der Bestimmungsort in einem Mitgliedstaat liegt; dies erlaubt durchgehende Beförderungsverträge gemäß den ER CIM 1999 auch im Ost-West-Verkehr mit Staaten, in denen das Abkommen über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr vom 1. November 1951 (SMGS) angewendet wird.

4.4 Der Beförderungsvertrag wird als Konsensualvertrag (bisher: Real- und Formalvertrag) gestaltet; der Frachtbrief ist lediglich Beweisdokument. Damit folgt das internationale Eisenbahngüterbeförderungrecht der für andere Verkehrsträger geltenden Lösung (CMR, Warschauer Abkommen, Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern zur See vom 31. März 1978 – im Folgenden Hamburg-Regeln genannt).

4.5 Die rechtliche Stellung des ausführenden Beförderers ist nach dem Beispiel der Hamburg-Regeln gestaltet.

5. Ordnung für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID 1999)

Das RID 1999 wird zu einem eigenständigen Anhang zum COTIF 1999. Damit ist die Anwendung des RID nicht mehr vom Bestehen eines CIM-Beförderungsvertrages abhängig.

6. Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUV)

6.1 Alle Arten von Wagen (bisherige sogenannte bahneigene Wagen, P-Wagen und sonstige Wagen, die nicht bei einer Bahn eingestellt sind, z. B. für die Abdeckung von Spitzenbedarf) und alle Formen von Verwendungsverträgen werden als dispositives Recht gleich behandelt. Die bisherige Typisierung („Einstellungsvertrag“) entfällt.

6.2 Den Parteien wird möglichst weitgehende Vertragsgestaltungsfreiheit eingeräumt. Multilaterale Verwendungsverträge – wie derzeit gemäß den Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (RIV) bzw. der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr vom 1. Januar 1922 (RIC) – werden weiterhin möglich sein.

6.3 Die ER CUV beschränken sich auf eine subsidiäre Regelung der Haftung und des Gerichtsstandes. Zwingend vorgesehen sind nur die Verjährungsvorschriften.

7. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (ER CUI)

Die ER CUI bilden einen neuen COTIF-Anhang. Sie regeln die vertraglichen Beziehungen, insbesondere die Haftung, zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Ansprüche von deren Hilfspersonen gegen die andere Partei des Nutzungsvertrages. Öffentlich-rechtliche Vorschriften, z. B. die Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften (EG) über die Zugangsrechte und deren Voraussetzungen, bleiben unberührt.

8. Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen sowie für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (ER APTU)

8.1 Die ER APTU bilden einen neuen COTIF-Anhang. Sie legen das Verfahren fest, nach dem technische Normen und einheitliche technische Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, für verbindlich erklärt oder angenommen werden.

8.2 Ziel der ER APTU ist es, die Interoperabilität der für den internationalen Eisenbahnverkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen sowie die freizügige Verwendung von Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr zu erleichtern.

8.3 Die für verbindlich erklärten technischen Normen und angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften werden einerseits das internationale Abkommen über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) aus den Jahren 1882/1938 ablösen, andererseits verschiedene Vorschriften des RIV und RIC sowie der technischen Merkblätter des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) ersetzen.

9. Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (ER ATMF)

9.1 Die ER ATMF bilden einen neuen COTIF-Anhang. Sie legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden. Die technische Zulassung erfolgt auf der Grundlage der gemäß den ER APTU für verbindlich erklärten Normen und angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften.

9.2 Die technische Zulassung ist Aufgabe der nationalen Behörden, die nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Vertragsstaates hierfür zuständig sind. Die technische Zulassung durch die zuständige Behörde eines Vertragsstaates ist in den übrigen Vertragsstaaten von Behörden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern ohne erneute Prüfung und technische Zulassung anzuerkennen.

9.3 Für Eisenbahnfahrzeuge, die zum internationalen Verkehr zugelassen sind, wird unter der Verantwortung der OTIF eine Datenbank eingerichtet.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

1. Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999)

Präambel

Die Erwägungsgründe in der Präambel enthalten die Motive für einzelne Regelungen in den Artikeln des Protokolls selbst bzw. im neuen COTIF 1999. Deshalb werden nähere Erläuterungen hierzu bei den entsprechenden Artikeln des Protokolls bzw. des COTIF 1999 gegeben.

Artikel 1

Neufassung des Übereinkommens

Das Protokoll 1999 von Vilnius trägt hinsichtlich der Förmlichkeiten, die für Änderungen des geltenden COTIF 1980 und seiner Anhänge erforderlich sind, dem Artikel 20 § 1 COTIF 1980 Rechnung.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde ein vollständig neuer Text des COTIF 1999 und seiner Anhänge und nicht nur der Wortlaut der einzelnen Änderungen in die Anlage zum Protokoll 1999 aufgenommen. Artikel 1 stellt klar, dass die einzelnen Änderungen des COTIF 1980 und seiner Anhänge in einer vollständigen Neufassung niedergelegt sind.

Artikel 2

Vorläufiger Depositar

§ 1

Die Vorschrift enthält eine Übergangsregelung im Vorgriff auf die in Artikel 36 COTIF 1999 vorgesehene endgültige Lösung. Auch bei anderen internationalen Organisationen, die wie die OTIF Völkerrechtssubjekt sind, ist die Organisation selbst der Depositar, dessen Funktionen vom jeweiligen Generalsekretär wahrgenommen werden (z. B. Vereinte Nationen – UN, Internationale Atomenergie-Agentur – IAEA). Hinsichtlich der vorgezogenen Anwendung der neuen Depositarregelung siehe Artikel 4 § 2, Artikel 3 § 1.

§ 2

Die Vorschrift dient der Verdeutlichung der Aufgaben des vorläufigen Depositars.

Artikel 3

Unterzeichnung. Ratifizierung. Annahme. Genehmigung. Beitritt

§ 1

Die Vorschrift regelt die Frist, innerhalb derer das Protokoll 1999 durch die Mitgliedstaaten unterzeichnet werden kann, sowie die Stelle, an der das Protokoll zur Unterzeichnung aufliegt.

§ 2

Die Vorschrift enthält den Hinweis auf die Ratifizierungsbedürftigkeit sowie die Verpflichtung, die entsprechenden Urkunden so bald wie möglich beim vorläufigen Depositar zu hinterlegen.

§ 3

Die Vorschrift verdeutlicht, dass bis zum Inkrafttreten des Protokolls Mitgliedstaaten, die dieses Protokoll nicht innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist unterzeichnet haben, durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beim vorläufigen Depositar beitreten können. Dies gilt auch für Staaten, deren Beitrittsantrag zum COTIF 1980 gemäß dessen Artikel 23 § 2 rechtsverbindlich angenommen worden ist.

§ 4

Da sich ein Beitritt zum COTIF in der Zeit bis zum Inkrafttreten des Protokolls 1999 nur auf das geltende COTIF 1980 beziehen kann, stellt § 4 klar, dass sich ein solcher Beitritt, der noch nach den Regelungen des Artikels 23 COTIF 1980 behandelt wird, sowohl auf das COTIF 1980 als auch auf das COTIF 1999 bezieht. Damit ist ein weiteres Beitrittsverfahren zum COTIF 1999 nicht erforderlich. Hinsichtlich des innerstaatlichen Ratifizierungsverfahrens bedeutet dies, dass sowohl die Textfassung des COTIF 1980 als auch die Neufassung in das Verfahren einzubeziehen sind.

Artikel 4

Inkrafttreten

§ 1

Die Vorschrift regelt unter Verweisung auf Artikel 20 § 2 COTIF 1980 das Inkrafttreten. Bei 39 Mitgliedstaaten

(Stand: Juni 1999) wären 27 Ratifikationen, Annahmen oder Genehmigungen des Protokolls 1999 erforderlich. Um Schwierigkeiten bei der Ermittlung des erforderlichen Quorums zu vermeiden, wird in Satz 2 klargestellt, was unter „Mitgliedstaaten“ im Sinne des Artikels 20 § 2 COTIF 1980 zu verstehen ist.

§ 2

Die hinsichtlich des vorläufigen Depositars in Artikel 3 getroffene Regelung findet bereits mit der Auflegung des Änderungsprotokolls zur Unterzeichnung Anwendung. Der gegenwärtige Depositar, die schweizerische Regierung, hat dieser Regelung nicht widersprochen. Nach den allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts gelten Vertragsbestimmungen über die Festlegung des authentischen Wortlautes, den Zeitpunkt des Inkrafttretens, die Aufgaben des Depositars usw. von dem Zeitpunkt an, in dem der Wortlaut eines Übereinkommens angenommen wird.

Artikel 5

Erklärungen und Vorbehalte

Erklärungen und Vorbehalte nach Artikel 42 § 1 COTIF 1999 könnten eigentlich erst ab Inkrafttreten des Protokolls 1999 abgegeben bzw. eingelegt werden, da die Vorschrift erst ab diesem Zeitpunkt in Kraft ist. Es besteht jedoch ein praktisches Bedürfnis, solche Erklärungen und Vorbehalte bereits bei der Unterzeichnung des Protokolls 1999, im Zuge eines Beitritts oder zu einem anderen Zeitpunkt vor Inkrafttreten des Protokolls 1999 abgeben bzw. einlegen zu können. Wirksam werden sie allerdings erst im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls 1999.

Artikel 6

Übergangsregelungen

§ 1

Da das Ende der Amtszeit des Verwaltungsausschusses, das Ende der Fünfjahresperiode für den der Höchstbetrag der Ausgaben der Organisation festgesetzt ist sowie das Ende der Amtszeit des Generaldirektors des Zentralamtes nicht mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls 1999 übereinstimmen werden, muss zu neuen Festlegungen auf der Grundlage des COTIF 1999 eine Generalversammlung einberufen werden.

§ 2

Die technischen Anlagen zu den ER APTU lagen im Zeitpunkt der Beschlussfassung über das Protokoll 1999 durch die 5. Generalversammlung noch nicht vor, sondern werden erst im Zeitraum bis zum Inkrafttreten des Protokolls 1999 ausgearbeitet. Deshalb ist in § 2 eine Regelung vorgesehen, die den Generalsekretär der OTIF verpflichtet, den Fachausschuss für technische Fragen innerhalb einer kurzen Frist nach Inkrafttreten des Protokolls 1999 einzuberufen. Der Ausschuss soll bei dieser ersten Tagung die Anlagen zu den ER APTU förmlich beschließen. Das Inkrafttreten dieses Beschlusses richtet sich nach Artikel 35 COTIF 1999.

§ 3

Die Vorschrift enthält eine Regelung, die den nahtlosen Übergang von der Amtszeit des Verwaltungsausschusses, der noch auf der Grundlage des COTIF 1980 bestellt wurde, zu der des Verwaltungsausschusses, den die gemäß § 1 einzuberufende Generalversammlung auf der Grundlage des COTIF 1999 bestellt, gewährleistet.

§ 4

Die Vorschrift regelt den Ablauf der Amtszeit des im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls 1999 im Amt befindlichen Generaldirektors.

§ 5

Die Vorschrift soll sicherstellen, dass ein nahtloser Übergang vom COTIF 1980 zum COTIF 1999 hinsichtlich der Rechnungsprüfung und Genehmigung der Jahresrechnung, der Festsetzung der endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten, der Bezahlung der Beiträge und hinsichtlich des Höchstbetrages für die Ausgaben der Organisation im Fünfjahreszeitraum möglich ist.

§ 6

Die Vorschrift stellt klar, auf welcher Grundlage die Beiträge der Mitgliedstaaten im Jahr des Inkrafttretens des Protokolls 1999 berechnet werden.

§ 7

Die Vorschrift enthält Übergangsbestimmungen für Mitgliedstaaten, deren auf der Grundlage des neuen Finanzierungssystems berechneten Beiträge gegenüber den gemäß Artikel 11 COTIF 1980 berechneten Beiträgen wesentlich höher sein werden. Vorgesehen ist, den Betrag, der nach dem alten System geschuldet wird, in drei Schritten anzupassen, bis der Betrag nach Artikel 26 COTIF 1999 erreicht wird. Zu leisten ist in jedem Fall aber der Mindestbeitrag von 0,25 % gemäß Artikel 26 § 3. Erforderlich ist ferner, dass der betreffende Mitgliedstaat einen entsprechenden Antrag stellt, über den die Generalversammlung entscheidet.

§ 8

Die Vorschrift enthält eine Klarstellung hinsichtlich des anwendbaren Rechtes für Beförderungsverträge, die vor Inkrafttreten des Protokolls 1999 auf der Grundlage der ER CIV 1980 oder der ER CIM 1980 geschlossen wurden.

§ 9

Die Vorschrift enthält eine von § 8 abweichende Regelung für Verträge über die Verwendung von Wagen und für Verträge über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr. Auf eine Regelung, dass auf solche Verträge auch nach Inkrafttreten des COTIF 1999 das im Zeitpunkt des Vertragsschlusses geltende Recht weiterhin Anwendung finden sollte, wurde aus folgendem Grund verzichtet: Während für Beförderungsverträge bereits international zwingendes Einheitsrecht besteht, das in einzelnen Punkten modifiziert wird, gibt es ein derartiges internationales Einheitsrecht für Verträge über die Verwendung von Wagen oder Verträge über die Nutzung der Infrastruktur derzeit nicht.

Eine dem § 8 entsprechende Regelung hätte zur Folge gehabt, dass sich die Vertragsparteien den zwingenden Bestimmungen der ER CUV und der ER CUI, insbesondere den Haftungsbestimmungen bei Personenschäden, auf Dauer entziehen könnten. Es wurde jedoch eine Übergangsfrist von einem Jahr vorgesehen, nach deren Ablauf die zwingenden Bestimmungen des neuen Rechts auch auf bereits bestehende Verträge dieser Art anzuwenden sind.

Artikel 7

Wortlaut des Protokolls

Diese Bestimmung entspricht Artikel 45 § 1 COTIF 1999 und sieht auch für das Protokoll 1999 eine Abfassung in den drei genannten Sprachen vor. Hinsichtlich weiterer amtlicher Übersetzungen in andere Sprachen ist auch für das Protokoll 1999 eine dem Artikel 45 § 2 des COTIF 1999 entsprechende Regelung vorgesehen.

2. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

Allgemeines

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf den Allgemeinen Teil der Denkschrift verwiesen. Neben den im Folgenden erläuterten materiellen Änderungen und Ergänzungen des COTIF 1980 wurde dieses redaktionell und systematisch überarbeitet.

Im Einzelnen

Titel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Zwischenstaatliche Organisation

Allgemeines

Artikel 1 §§ 1 bis 6 entspricht Artikel 1 §§ 1 bis 3 COTIF 1980. Neu sind die Regelungen in § 2 Satz 2 und § 6:

§ 2 Satz 2

Im COTIF 1980 ist festgelegt, dass die OTIF ihren Sitz in Bern hat. § 2 Satz 2 COTIF 1999 soll hinsichtlich des Sitzes der Organisation eine größere Flexibilität ermöglichen, falls es sich aus wirtschaftlichen, politischen oder anderen Gründen als zweckmäßig erweist, den Sitz an einen anderen Ort zu verlegen. Gemäß Artikel 14 § 6 wäre für einen Beschluss der Generalversammlung, den Sitz der OTIF zu verlegen, eine Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich.

§ 6

Im Hinblick auf die allgemeine überragende Bedeutung, die dem Englischen auf internationaler Ebene und zunehmend auch im Eisenbahnverkehr (für Staaten, Unternehmen und Nutzer) zukommt, wurde Englisch als dritte Arbeitssprache der Organisation eingeführt.

Artikel 2

Ziel der Organisation

Allgemeines

Artikel 2 entspricht grundsätzlich Artikel 2 COTIF 1980, jedoch ist das Ziel der Organisation künftig umfassender. Die OTIF soll sich in Zukunft mit allen Aspekten des internationalen Eisenbahnverkehrs befassen können, um ihn zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern. Dies gilt nicht für Angelegenheiten, die im Verantwortungsbereich der Eisenbahnunternehmen (Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber) liegen, wie z. B. Marketing, Tarife, Fahrpläne, Betriebsabwicklung usw., wohl aber für Angelegenheiten, die Sache der Staaten sind, bisher aber faktisch von den Eisenbahnen wahrgenommen wurden.

§ 1 Buchstabe a Nr. 1

Einer der Schwerpunkte der Tätigkeit der OTIF wird die Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahntransportrechtes bleiben. Dem entspricht z. B. im Bereich der Zivilluftfahrt die Betreuung des Warschauer Abkommens durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

§ 1 Buchstabe a Nr. 2

Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP), Anlage II zu den ER CIM 1980, wird ersetzt durch einheitliche Rechtsvorschriften, die die verschiedenen Vertragstypen hinsichtlich der Verwendung von Wagen als Beförderungsmittel im internationalen Eisenbahnverkehr in allgemeiner Form regeln.

§ 1 Buchstabe a Nr. 3

Die hier umschriebene Aufgabe ist Folge der in einigen Mitgliedstaaten vollzogenen oder angestrebten rechtlichen und organisatorischen Trennung von Beförderung und Infrastrukturbetrieb. Es erweist sich als zweckmäßig, die Rechtsbeziehungen vertraglicher Art zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern international einheitlich zu regeln, insbesondere die Fragen der Haftung. Die Regelung in den ER CUI (Anhang E zum COTIF 1999) erfasst nicht die Problematik, nach welchen unternehmerischen oder öffentlich-rechtlichen Kriterien Infrastrukturkapazitäten den Eisenbahnbeförderern zur Verfügung gestellt werden. Dies ist für die Mitgliedstaaten der EG und die Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) einheitlich gesondert geregelt.

§ 1 Buchstabe a Nr. 4

Die Vorschrift ist Grundlage für die Weiterentwicklung des Gefahrgutrechts (RID), jedoch als öffentlich-rechtliche Ordnung, die künftig unabhängig von den privatrechtlichen Regelungen des Transportrechtes, das heißt von den ER CIM (Anhang B zum COTIF 1999) gilt.

§ 1 Buchstabe b

Ein weiterer Schwerpunkt der Tätigkeit der OTIF soll – wie im Falle der Zivilluftfahrt für die ICAO – die aktive Mitwirkung bei der Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Verkehr sein. Die Worte „unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange“ wurden eingefügt, da die Beschleunigung des Grenzübertrittes nicht ein absolutes Ziel sein kann. Andere wichtige Aspekte, wie z. B. die Bekämpfung der illegalen Einwanderung oder des Rauschgiftschmuggels, die „besondere öffentliche Belange“ darstellen, müssen mitberücksichtigt werden. Dies entspricht auch dem unter Buchstabe a Nr. 1 genannten Übereinkommen über die Zivilluftfahrt.

§ 1 Buchstabe c

Zahlreiche Probleme des internationalen Eisenbahnverkehrs haben ihre Ursachen in technischen Unterschieden der Eisenbahnen (unterschiedliche Spurweiten, Strom-, Signal- und Bremssysteme usw.). Den Bemühungen um

eine technische Harmonisierung im Sinne eines Höchstmaßes an Kompatibilität oder Interoperabilität kommt daher immer größere Bedeutung zu. Die Verbindlicherklärung technischer Normen und Vorschriften für Eisenbahnmaterial (Bau- und Betriebsvorschriften) wird auf dieser Grundlage international vereinheitlicht.

§ 1 Buchstabe d

Die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr wird künftig in einheitlicher Weise auf der Grundlage international verbindlicher technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften erfolgen.

§ 1 Buchstabe e

Auf die Einhaltung der international vereinbarten und in Kraft gesetzten Rechtsordnungen hinzuwirken gehört zu den Aufgaben der diese Rechtsordnungen vorbereitenden OTIF. Dies bedeutet nicht, dass die OTIF ein internationales Aufsichtsorgan oder eine internationale Überwachungsbehörde mit Weisungsrecht ist.

§ 1 Buchstabe f

Es gehört zu den Aufgaben einer Organisation, die einmal aufgestellten Rechtsvorschriften, Regeln und Verfahren entsprechend den rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen weiterzuentwickeln.

§ 2 Buchstabe a

§ 2 Buchstabe a ermöglicht es, weitere nicht in § 1 Buchstabe a genannte, einheitliche Rechtsordnungen in Form von Anhängen zu schaffen.

§ 2 Buchstabe b

Die Vorschrift hält die Möglichkeit offen, im Rahmen der OTIF weitere internationale Rechtsvorschriften oder Übereinkommen auszuarbeiten, die mit dem COTIF in sachlichem Zusammenhang stehen.

Artikel 3

Internationale Zusammenarbeit

§ 1

Um die Effizienz der internationalen Zusammenarbeit zu steigern, verpflichten sich die Mitgliedstaaten, ihre internationale Zusammenarbeit grundsätzlich bei der OTIF zu konzentrieren. Voraussetzung ist, dass ein Zusammenhang mit den Zielsetzungen gemäß Artikel 2 besteht.

§ 2

Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten der OTIF, die sich aus ihrer Mitgliedschaft in den Europäischen Gemeinschaften oder als Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ergeben, haben den Vorrang vor den Verpflichtungen des § 1.

Artikel 4

Übernahme und Übertragung von Aufgaben

§ 1

Die Vorschrift steht im Zusammenhang mit dem Ziel, die internationale Zusammenarbeit der Staaten im Eisenbahnwesen effektiver zu gestalten und grundsätzlich bei der OTIF zu konzentrieren. Die Übernahme und die Übertragung von Aufgaben auf die OTIF steht unter dem Vorbehalt eines Beschlusses der Generalversammlung, also der Mitgliedstaaten, wobei gemäß Artikel 14 § 6 eine Zweidrittelmehrheit erforderlich ist.

§ 2

Die Vorschrift schafft die Möglichkeit einer Übertragung einzelner Aufgaben von der OTIF weg auf andere Organisationen, um die Flexibilität der Aufgabenwahrnehmung im internationalen Eisenbahnbereich zu ermöglichen.

§ 3

Die Vorschrift soll es der OTIF ermöglichen, auf Wunsch einzelner Mitgliedstaaten einen Teil von deren administrativen Aufgaben im Bereich des Eisenbahnverkehrs zu übernehmen. Die entstehenden Verwaltungsausgaben wären von den jeweiligen Mitgliedstaaten zu tragen.

Artikel 5

Besondere Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

§§ 1 und 2

Die §§ 1 und 2 sind angelehnt an die Artikel 22, 23 und 37 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) zur Gründung der ICAO. Sie enthalten besondere völkerrechtliche Verpflichtungen der Mitgliedstaaten, nämlich alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um den internationalen Eisenbahnverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen. Der Einleitungssatz in § 1 umschreibt diese Verpflichtung in allgemeiner Form. Die Buchstaben a bis c konkretisieren diese allgemeine Verpflichtung in bestimmten Bereichen.

§ 2 enthält die Verpflichtung zur aktiven Mitwirkung an der Vereinheitlichung und Standardisierung in allen Bereichen, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind.

§ 3

Die Vorschrift soll auf der Grundlage des jeweiligen nationalen Rechts die Bemühungen um erleichterten Zugang zur Infrastruktur unterstützen.

Artikel 6

Einheitliche Rechtsvorschriften

§ 1

Die Vorschrift folgt dem Muster des Artikels 3 COTIF 1980. Sie enthält eine Aufzählung der einheitlichen Rechtsordnungen, die künftig für den internationalen Eisenbahnverkehr verbindlich sein sollen, sofern keine Vorbehalte gegen einzelne Rechtsordnungen in ihrer Gesamtheit (s. Artikel 42 § 1 Satz 1) eingelegt worden sind. Der Inhalt der einzelnen Rechtsordnungen ergibt sich aus der Bezeichnung des jeweiligen Anhangs.

§ 2

Die Vorschrift stellt, wie bisher Artikel 3 § 4 COTIF 1980, klar, dass die Anhänge Bestandteil des Übereinkommens sind.

Artikel 7

Begriffsbestimmung „Übereinkommen“

Die Vorschrift regelt die Begriffsbestimmung entsprechend Artikel 4 COTIF 1980.

Titel II

Gemeinsame Bestimmungen

Vorbemerkung

Die Bestimmungen, die für alle Anhänge des COTIF 1999 gelten, sind hier zusammengefasst.

Artikel 8

Landesrecht

§ 1

Die Vorschrift wurde Artikel 3 der Hamburg-Regeln nachgebildet. Die Bestimmung stellt klar, dass die einheitliche Auslegung und Anwendung des Übereinkommens, also auch der als Anhänge beigefügten Einheitlichen Rechtsvorschriften, den Vorrang vor nationalen Rechtskonzeptionen hat.

§ 2

Der Begriff „Landesrecht“ schließt Gesetze, Verordnungen, ministerielle Erlasse, gegebenenfalls aber auch Tarife mit ein.

§ 3

Als Landesrecht wird das Recht des Prozessstaates (lex fori) bezeichnet. Artikel 8 verweist aber nicht unmittelbar auf das materielle Recht des Prozessstaates, sondern schließt die dort geltenden Kollisionsnormen ein (Gesamtverweisung). Das für die Mitgliedstaaten der EG geltende Gemeinschaftsrecht ist Bestandteil des jeweiligen Landesrechtes und daher durch Artikel 8 mit erfasst.

Artikel 9

Rechnungseinheit

Diese Bestimmung wurde mit geringfügigen redaktionellen Änderungen unverändert aus Artikel 6 ER CIV 1980 und Artikel 7 ER CIM 1980 übernommen. Es ist dieselbe Rechnungseinheit wie in vergleichbaren Übereinkommen (CMR, Warschauer Abkommen usw.) vorgesehen. § 5 betreffend die Pflicht der Eisenbahn zur Bekanntmachung der Kurse wurde nicht übernommen. Statt dessen wurde ein neuer § 6 über die Umrechnung der Rechnungseinheit in die Landeswährung eingefügt.

Artikel 10

Zusatzbestimmungen

Die Vorschrift stellt ausdrücklich klar, dass Zusatzbestimmungen erlaubt sind. Diese dürfen von den ER CIV 1999 und ER CIM 1999 nicht abweichen.

Artikel 11

Prozesskaution

Diese Bestimmung entspricht Artikel 18 § 4 COTIF 1980, wurde jedoch auch auf Rechtsstreitigkeiten aus den ER CUV und den ER CUI ausgedehnt.

Artikel 12

Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung

§§ 1 und 2

Die §§ 1 und 2 entsprechen Artikel 18 § 1 COTIF 1980.

§ 3

Die Vorschrift entspricht Artikel 18 § 2 COTIF 1980.

§ 4

Die Vorschrift dehnt die bisher auf Forderungen aus internationalen Beförderungsverträgen beschränkte Regelung (Artikel 18 § 2 COTIF 1980) auch auf Forderungen aus Verwendungsverträgen gemäß ER CUV und aus Infrastrukturnutzungsverträgen gemäß ER CUI aus.

§ 5

Die Vorschrift folgt dem Muster des Artikels 18 § 3 COTIF 1980. In den Fällen, in denen Eisenbahnfahrzeuge mit Arrest belegt oder gepfändet werden sollen, muss als Vollstreckungsvoraussetzung eine Entscheidung des Gerichts des Staates, in dem der Halter seinen Sitz hat, vorliegen.

Titel III

Aufbau und Tätigkeit

Artikel 13

Organe

§ 1

Die Vorschrift entspricht Artikel 5 COTIF 1980. Entsprechend der erweiterten Aufgabenstellung der OTIF ist die Zahl der Organe um den Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr (§ 1 Buchstabe e) und den Fachausschuss für technische Fragen (§ 1 Buchstabe f) vermehrt worden; deren Zuständigkeiten ergeben sich aus Artikel 19 und 20.

Entsprechend der völkerrechtlichen Übung ist künftig ein „Generalsekretär“ als ausführendes Organ der OTIF vorgesehen (Buchstabe g). Seine Funktionen stimmen in weiten Teilen mit denen des bisherigen Zentralamtes überein (Artikel 21).

Das Zentralamt, das gegenwärtig noch die Sekretariatsgeschäfte der OTIF unter Leitung eines Generaldirektors führt, wird als eigenständiges Organ der OTIF neben dem Exekutivorgan „Generalsekretär“ nicht beibehalten.

§ 2

Um zu vermeiden, dass das Übereinkommen geändert werden muss, falls es sich als zweckmäßig erweist, weitere Ausschüsse als Organe der OTIF einzurichten, weist § 2 der Generalversammlung eine entsprechende Kompetenz zu. Die Kompetenz der Generalversammlung ist jedoch auf die Einrichtung nichtständiger Ausschüsse beschränkt.

§ 3

Mitgliedstaaten, die einen Vorbehalt eingelegt oder eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben, sind nicht Mitglieder des betreffenden Ausschusses. Sie

bleiben Mitglieder der Generalversammlung, jedoch ohne Stimmrecht (Artikel 14 § 5). Solche Mitgliedstaaten werden bei der Ermittlung des Quorums nicht berücksichtigt.

§ 4

Die Vorschrift trägt dem Grundsatz einer angemessenen geographischen Verteilung der wichtigsten Funktionen innerhalb der Organisation Rechnung.

Artikel 14

Generalversammlung

Artikel 14 folgt dem Muster des Artikels 6 COTIF 1980.

§ 1

Die Vorschrift regelt die Zusammensetzung der Generalversammlung.

§ 2

Der Katalog der Zuständigkeiten der Generalversammlung wurde um neu in das COTIF 1999 eingefügte Sachverhalte, bei denen Entscheidungsbedarf entstehen kann, erweitert (§ 2 Buchstabe f bis k und n bis p).

§ 3

Der bisherige Rhythmus, die Generalversammlung nur alle fünf Jahre einzuberufen, engt die Handlungsfähigkeit der OTIF unnötig ein, da die bisher geltende Alternative (auf Antrag eines Drittels der Mitgliedstaaten) ein aktives Handeln im Sinne einer koordinierten Initiative von zur Zeit mindestens 13 Mitgliedstaaten erfordert. Ein Dreijahresrhythmus ist auch die Konsequenz aus der in Artikel 15 § 2 vorgesehenen, auf drei Jahre reduzierten Amtszeit des Verwaltungsausschusses, dessen Zusammensetzung die Generalversammlung bestimmt (§ 1 Buchstabe b). Neu vorgesehen ist die Möglichkeit, die Generalversammlung auf Antrag des Verwaltungsausschusses einzuberufen.

§ 4

Hinsichtlich des notwendigen Quorums für eine Beschlussfähigkeit der Generalversammlung bleibt es im Hinblick auf die Bedeutung der von der Generalversammlung zu treffenden Entscheidungen bei der bisherigen Regelung: Erforderlich ist die Anwesenheit der Mehrheit der Mitgliedstaaten (Artikel 6 § 4 COTIF 1980).

Die Regelung der Vertretung durch einen anderen Mitgliedstaat ist nicht unproblematisch. In der Geschäftsordnung der Generalversammlung wird deutlich, welche hohen Anforderungen an die Verhandlungsvollmacht der jeweiligen Delegationen gestellt werden. Daher wurde diese Möglichkeit insoweit eingeschränkt, als künftig ein Staat nicht mehr als einen anderen Staat vertreten kann. Dies ist auch für den Verwaltungsausschuss vorgesehen (Artikel 15 § 6 Satz 2).

§ 5

Mitgliedstaaten, die erklärt haben, bestimmte Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden (Artikel 42 § 1 Satz 1), bleiben Mitglieder der Generalversammlung, selbst wenn diese Beschlüsse über Änderungen von Anhängen zum Übereinkommen fasst, an denen solche Mitgliedstaaten nicht beteiligt sind. Sie haben jedoch in diesem Fall kein Stimmrecht und werden auch bei der Ermittlung des Quorums nicht berücksichtigt (Artikel 13 § 3).

§ 6

Die Fälle, in denen hinsichtlich der Beschlussfassung durch die Generalversammlung eine Zweidrittelmehrheit erforderlich ist, sind um weitere wichtige Sachverhalte erweitert worden (Buchstabe f, g, h und p).

§ 7

Die Regelung erlaubt, außer den Mitgliedstaaten auch Dritte zur Generalversammlung mit beratender Stimme einzuladen. Sie entspricht Artikel 6 § 6 COTIF 1980.

Artikel 15

Verwaltungsausschuss

Artikel 15 folgt dem Muster des Artikels 7 COTIF 1980.

§ 1

Im Hinblick auf die möglicherweise zunehmende Zahl von Mitgliedstaaten wird die Zahl der Mitglieder im Verwaltungsausschuss nicht wie bisher auf 12 fixiert, sondern verändert sich in Abhängigkeit von der Gesamtzahl der Mitgliedstaaten. Bei gegenwärtig 40 Mitgliedstaaten wären demnach 13 Mitglieder in den Ausschuss zu berufen.

§ 2

Die Generalversammlung wählt die Mitglieder und die Ersatzmitglieder des Ausschusses, und zwar für jedes Mitglied ein bestimmtes Ersatzmitglied. Das Kriterium einer angemessenen geographischen Verteilung bei der Bezeichnung der Mitglieder für jede Amtszeit wurde beibehalten. Werden Ersatzmitglieder tatsächlich während einer Amtszeit als solche tätig, so sind sie von der Generalversammlung auf jeden Fall für die folgende Amtszeit als Mitglieder des Verwaltungsausschusses zu berufen. Diese Bestimmung verleiht der Funktion der Ersatzmitglieder größere Bedeutung und könnte das Interesse der Mitgliedstaaten steigern, als Ersatzmitglieder bezeichnet zu werden.

§ 3

Die Vorschrift soll die Stellung der Ersatzmitglieder stärken und sicherstellen, dass die Beschlussfähigkeit im Verwaltungsausschuss stets gewährleistet ist.

§ 4

Der Grundsatz, dass ein Mitglied des Ausschusses nicht mehr als zwei volle aufeinander folgende Amtszeiten dem Ausschuss angehören darf, wurde beibehalten.

§ 5

Der Katalog der Zuständigkeiten des Verwaltungsausschusses wurde ebenfalls angepasst und um neue Sachverhalte erweitert, deren Behandlung dem Verwaltungsausschuss übertragen ist (Buchstabe e, g bis k, q und r).

§§ 6 und 7

Wegen der grundsätzlichen Bedeutung wurde die Bestimmung, wann der Verwaltungsausschuss beschlussfähig ist (Quorum) und mit welcher Mehrheit er seine Beschlüsse fasst, aus seiner bisherigen Geschäftsord-

nung in das Übereinkommen selbst übernommen. Die in § 7 vorgesehene einfache Mehrheit gewährleistet, dass in allen Fällen rechtsgültige Beschlüsse möglich sind.

§ 8

Die Vorschrift übernimmt Artikel 7 § 3 Abs. 1 und 3 COTIF 1980.

§ 9

Auf die bisher zwingende Vorschrift, dass der Verwaltungsausschuss jährlich zwei Tagungen abhält, wurde verzichtet. Zwingend vorgeschrieben ist lediglich die Einberufung mindestens einmal im Jahr. Neu geschaffen wurde die Bestimmung, wonach der Vorsitzende den Verwaltungsausschuss nicht nur auf Antrag von vieren seiner Mitglieder, sondern auch auf Antrag des Generalsekretärs einberuft (Buchstabe a).

§ 10

Die Regelung erhöht die Flexibilität der Aufgabenwahrnehmung durch den Verwaltungsausschuss.

Artikel 16

Übrige Ausschüsse

Artikel 16 folgt dem Muster des Artikels 8 COTIF 1980. Hierin sind die Bestimmungen zusammengefasst, die für alle in Artikel 13 § 1 Buchstabe c bis f und § 2 vorgesehenen Ausschüsse gemeinsam gelten.

§ 1

Anders als bei der Generalversammlung sind Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des COTIF 1999 erklärt haben, bestimmte Anhänge in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, nicht Mitglieder des Revisionsausschusses, des Fachausschusses RID oder des Fachausschusses für technische Fragen, wenn diese Ausschüsse sich mit Änderungen der betreffenden Anhänge befassen. Solche Staaten können jedoch gemäß § 5 Buchstabe b als Beobachter ohne Stimmrecht zur Teilnahme an den Beratungen eingeladen werden.

Artikel 8 § 1 Abs. 2 COTIF 1980 wurde nicht übernommen, da die Teilnahme des Generalsekretärs an den Ausschusssitzungen selbstverständlich ist und allenfalls in den Geschäftsordnungen der Ausschüsse zu regeln wäre.

§ 2

Die Vorschrift entspricht Artikel 8 § 3 COTIF 1980.

§ 3

Die Vorschrift entspricht Artikel 8 § 4 Abs. 2 COTIF 1980. Die für die Generalversammlung und den Verwaltungsausschuss geltende Regel, dass sich ein Mitgliedstaat von einem anderen vertreten lassen kann, ein Staat jedoch nicht mehr als einen anderen Staat vertreten kann, wurde für Artikel 16 nicht übernommen, um die Beschlussfähigkeit sicherzustellen.

§ 4

Die Vorschrift entspricht Artikel 8 § 5 COTIF 1980.

§ 5

Die Vorschrift entspricht Artikel 8 § 6 COTIF 1980.

§ 6

Es ist die Möglichkeit vorgesehen, den Vorsitz in einem der Ausschüsse einem Mitgliedstaat oder einem bestimmten Delegierten anzuvertrauen, sei es für einen bei der Wahl zu bestimmenden Zeitraum (für mehrere Jahre oder Tagungen), sei es für einen unbestimmten Zeitraum. Dies hat vor allem Bedeutung für den Fachausschuss für technische Fragen, um eine effektive und kontinuierliche Arbeit dieses Ausschusses zu gewährleisten. Der geänderte Text berücksichtigt die im Fachausschuss RID und die in anderen internationalen Organisationen geübte Praxis.

§§ 7, 8, 9, 10

Die Regelungen entsprechen Artikel 8 §§ 8 bis 11 COTIF 1980.

Artikel 17

Revisionsausschuss

Die Vorschrift entspricht Artikel 8 §§ 2 und 4 COTIF 1980. Die Beschränkung der Entscheidungskompetenz des Revisionsausschusses ergibt sich aus Artikel 33 § 4. Materiell wird die Entscheidungskompetenz des Revisionsausschusses auf die neuen ER CUV, ER CUI, ER APTU und ER ATMF ausgeweitet.

Artikel 18

Fachausschuss RID

Die Regelung für den Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter entspricht Artikel 8 §§ 2 und 4 COTIF 1980.

Artikel 19

Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

§ 1

Der Ausschuss dient dem Ziel, auf eine zügige Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr hinzuwirken, soweit diese Hindernisse ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben (Artikel 2 § 1 Buchstabe b).

§ 2

Das Quorum für die Beschlussfähigkeit des Ausschusses wurde nicht allzu hoch angesetzt, um die Handlungsfähigkeit des Ausschusses zu sichern. Dies ist auch vertretbar, da mit den Beschlüssen dieses Ausschusses im Gegensatz zu denen anderer Fachausschüsse keine unmittelbaren rechtlichen Auswirkungen verbunden sind.

Artikel 20

Fachausschuss für technische Fragen

§ 1

Die Vorschrift legt die Zuständigkeit des Fachausschusses fest.

§ 2

Das Quorum für den Fachausschuss für technische Fragen ist mit der „Hälfte der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 16 § 1“ höher als das für den Fachausschuss RID und den Fachausschuss für Erleichterungen im Eisen-

bahnverkehr, jedoch geringfügig niedriger als das für die Generalversammlung und den Revisionsausschuss („einfache“ Mehrheit). Mitgliedstaaten, die Widerspruch gemäß Artikel 35 § 4 COTIF 1999 erhoben oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 ER APTU abgegeben haben, haben kein Stimmrecht bei der Beschlussfassung über Bestimmungen, die für sie nicht gelten.

§ 3

Die technischen Normen im Sinne der Begriffsbestimmung des Artikels 2 Buchstabe b ER APTU stellen das Ergebnis eines spezifischen und sehr eingehenden Normierungsverfahrens im Rahmen z. B. des CEN, des CENELEC oder des ETSI dar. Vertreter der Mitgliedstaaten können sich an diesen Verfahren beteiligen. Dem Fachausschuss für technische Fragen sollte daher nicht die Befugnis eingeräumt werden, eine technische Norm, die aus diesem Verfahren hervorgegangen ist, anlässlich ihrer Verbindlicherklärung wieder in Frage zu stellen. Dies wurde auf einheitliche Vorschriften ausgedehnt, die ohne Beteiligung der Mitgliedstaaten durch die Verbände der Eisenbahnunternehmen und der Eisenbahnindustrie erarbeitet werden.

Der Ausschuss hat jedoch die Möglichkeit, erforderlichenfalls eine begründete negative Meinung dem Antragsteller (Artikel 5 ER APTU) gegenüber zu äußern, damit dieser entsprechend eine Änderung seines Antrages ausarbeiten kann.

Artikel 21

Generalsekretär

§ 1

Zur Schaffung eines Organs „Generalsekretär“ siehe zu Artikel 13 § 1.

§ 2

Die Dauer der Amtszeit des Generalsekretärs ist auf einen Zeitraum von drei Jahren begrenzt. Dies korrespondiert mit der dreijährigen Amtsperiode des Verwaltungsausschusses. Die Amtszeit des Generalsekretärs darf insgesamt neun Jahre nicht überschreiten.

§§ 3 und 4

Die Aufgaben des Generalsekretärs entsprechen weitgehend den bisherigen Kompetenzen des Zentralamtes. Neu sind die Funktionen des Depositars der Organisation (Buchstabe a) und das in § 4 vorgesehene Initiativrecht für Änderungen und Ergänzungen des Übereinkommens.

Artikel 22

Personal der Organisation

Das Zentralamt wird nicht als selbstständiges Organ der OTIF neben dem Generalsekretär beibehalten (s. zu Artikel 13 § 1). Daher wird die Stellung des Personals der Organisation in dieser Vorschrift allgemein geregelt.

Artikel 23

Zeitschrift

§ 1

Die Pflicht zur Herausgabe der Zeitschrift trifft die Organisation (bisher Artikel 9 § 2 Buchstabe h). Es handelt sich wie bisher um eine amtliche Zeitschrift, die jedoch auch weitere für die Anwendung des Übereinkommens notwendige oder zweckdienliche Mitteilungen enthält. Im Übereinkommen wird keine besondere Periodizität für die Zeitschrift festgelegt, so dass sie gegebenenfalls je nach Notwendigkeit auch in unregelmäßigen Zeitabständen erscheinen könnte. Dadurch soll die erforderliche Flexibilität für die Zukunft gewährleistet werden.

§ 2

Gemäß Artikel 21 § 3 Buchstabe m hat der Generalsekretär verschiedene Mitteilungen gegebenenfalls den Mitgliedstaaten, den internationalen Organisationen und Verbänden sowie Unternehmen zur Kenntnis zu bringen. § 2 schafft daher die Möglichkeit, individuelle Mitteilungen, zu denen der Generalsekretär verpflichtet ist, durch eine Veröffentlichung in der Zeitschrift zu ersetzen.

Artikel 24

Listen der Linien

Allgemeines

Das bisherige verwaltungs- und kostenaufwendige System der „Listen der Linien“ wird für Eisenbahnstrecken nicht weitergeführt (s. zu § 2). Dies ist auch eine Konsequenz aus der zunehmenden Zahl von Unternehmen, bei denen Eisenbahntransport und Infrastrukturbetrieb voneinander getrennt sind. Die ER CIV 1999 und ER CIM 1999 finden zwingend Anwendung auf jeden Vertrag über die Beförderung von Personen und Gütern auf der Schiene, wenn Abgangs- und Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen.

Für die Anwendung der ER CIV 1999 und ER CIM 1999 auf ergänzende Beförderungen mit anderen Beförderungsmitteln im Binnenverkehr der Mitgliedstaaten (mit Ausnahme der Küstenschifffahrt) bedarf es ebenfalls keiner Eintragung der entsprechenden Strecken in Listen, da sich die Anwendung der ER CIV 1999 oder ER CIM 1999 aus dem Beförderungsvertrag selbst ergibt. Eine Kollision mit dem internationalen Beförderungsrecht anderer Verkehrsträger, z. B. mit dem CMR, ist nicht gegeben, solange die ergänzende Beförderung selbst nicht grenzüberschreitend ist.

§§ 1, 3, 5

Anders als unter „Allgemeines“ dargestellt, verhält es sich bei ergänzenden Beförderungen zur See oder auf Binnengewässern, wenn dieser Teil der Beförderung selbst grenzüberschreitend ist. Deshalb wird in diesen Fällen die Anwendung der ER CIV 1999 und ER CIM 1999 weiterhin von der Eintragung solcher Linien in entsprechende Listen abhängig gemacht. Dem trägt Artikel 24 §§ 1, 3 und 5 Rechnung. Insofern entspricht diese Regelung Artikel 10 COTIF 1980. Die Beibehaltung des Systems eingetragener Linien für ergänzende, grenzüberschreitende Beförderungen zur See oder auf Binnengewässern ist möglich, weil im Gegensatz zu den ER CIM 1999 z. B. das internationale Seebeförderungsrecht keinen zwingenden Anwendungsbereich vorsieht.

§ 2

Um es Staaten zu erlauben, dem COTIF beizutreten, wenn die Anwendung der ER CIV 1999 oder der ER CIM 1999 auf dem gesamten Eisenbahnnetz des betreffenden Staates aus praktischen, wirtschaftlichen oder finanziel-

len Gründen nicht in Betracht kommt, wurde die Möglichkeit geschaffen, einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich der ER CIV 1999 und der ER CIM 1999 einzulegen.

Der Vorbehalt besteht darin, dass die Eisenbahnstrecken, auf denen internationale Beförderungen den ER CIV 1999 und ER CIM 1999 unterstellt sind, in Listen eingetragen werden („Positivliste"). Diese Möglichkeit besteht jedoch nur für bestimmte künftige Mitgliedstaaten.

§ 4

Die Vorschrift regelt die Bekanntmachung durch den Generalsekretär.

Titel IV

Finanzen

Artikel 25

Arbeitsprogramm. Voranschlag. Rechnungsabschluss. Geschäftsbericht

§ 1

Für das Arbeitsprogramm, den Voranschlag, den Rechnungsabschluss und den Geschäftsbericht wird ein Zweijahresrhythmus festgelegt.

§ 2

Obwohl grundsätzlich vorgesehen ist, den Geschäftsbericht alle zwei Jahre herauszugeben, kann die Organisation auch jährlich einen Geschäftsbericht veröffentlichen, sofern dies durch den Umfang der Tätigkeit oder der Ergebnisse gerechtfertigt ist.

§ 3

Die Vorschrift korrespondiert mit Artikel 15 § 5 Buchstabe g.

Artikel 26

Finanzierung der Ausgaben

Dieser Artikel ersetzt Artikel 11 COTIF 1980.

Die Regelung über die Finanzierung der Ausgaben der Organisation beruht auf folgenden Eckwerten für die Beiträge der Staaten:

– Verhältnis der „wirtschaftlichen Leistungskraft (UN-Schlüssel)" zur „Länge des Eisenbahnnetzes": 40 zu 60 (= zwei Fünftel zu drei Fünftel),
– Mindestbeitrag: 0,25 %,
– Höchstbeitrag: 15 %.

Zur Übergangslösung in Artikel 6 § 7 des Protokolls 1999 siehe die Bemerkungen hierzu.

§ 1

Die geltende Beitragsregelung, die ausschließlich auf die Länge der eingetragenen Linien abstellt, trägt den sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen und verkehrlichen Verhältnissen in den einzelnen Mitgliedstaaten sowie der unterschiedlichen Bedeutung des internationalen Eisenbahnverkehrs für sie nicht hinreichend Rechnung. Da das System der eingetragenen Linien in Zukunft wegfallen wird, wurde ein neues System geschaffen. Die Beiträge werden im Wesentlichen zu zwei Fünfteln auf der Grundlage des Beitragsschlüssels der Vereinten Nationen und zu drei Fünfteln auf der Grundlage der Länge der Eisenbahnstrecken berechnet. Damit wird sowohl der Wirtschaftskraft der einzelnen Mitgliedstaaten als auch der Bedeutung des COTIF für den einzelnen Mitgliedstaat Rechnung getragen.

§ 2

Die Vorschrift trägt der besonderen Situation der Staaten Rechnung, die aus praktischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen nicht in der Lage sind, das COTIF 1999 und seine Anhänge, insbesondere die ER CIM, auf ihrer gesamten Eisenbahninfrastruktur anzuwenden. Die Möglichkeit, entsprechende Vorbehalte zu den ER CIV und ER CIM anzubringen, ist auf Staaten beschränkt, die dem COTIF in der Fassung des Protokolls 1999 nach dessen Inkrafttreten beitreten und in denen das Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) angewendet wird. Für diese Staaten wird nicht die Länge der gesamten Eisenbahninfrastruktur in Betracht gezogen, sondern nur die Länge der Eisenbahninfrastruktur, auf der Beförderungen nach den ER CIV und ER CIM stattfinden, ergänzt um die Länge der eingetragenen Linien zur See und auf Binnengewässern. Auch die wirtschaftliche Leistungskraft (UN-Schlüssel) wird nur nach Maßgabe des Verhältnisses der Länge der Strecken, auf denen CIV- und CIM-Verkehr stattfindet, zur gesamten Länge der Eisenbahninfrastruktur, ergänzt um die Länge der eingetragenen Linien zur See und auf Binnengewässern, berücksichtigt.

§ 3

Die Regelung begrenzt im Gegensatz zur bisherigen Regelung die Höhe der Beiträge der Mitgliedstaaten nach oben und unten. Damit wird erreicht, dass große Mitgliedstaaten wie Deutschland nicht übermäßig belastet und kleine Mitgliedstaaten angemessen an den Kosten beteiligt werden.

§ 4

Die Möglichkeit, gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 zu erklären, einzelne Anhänge des Übereinkommens in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, wird dazu führen, dass die Tätigkeiten und damit die Ausgaben der OTIF nicht mehr alle Mitgliedstaaten in gleicher Weise betreffen und für sie von Nutzen sind. Deshalb sieht § 4 vor, dass der Teil der Ausgaben, die sich aus Tätigkeiten ergeben, die nur im Interesse eines Teils der Mitgliedstaaten durchgeführt werden, auch nur von diesen Mitgliedstaaten getragen wird, allerdings nach dem gleichen Schlüssel, wie er in § 1 vorgesehen ist. Die Entscheidung hinsichtlich der Zuordnung der Ausgaben obliegt dem Verwaltungsausschuss.

§ 5

Um die Liquidität der OTIF zu sichern, sind die Beiträge für die laufende zweijährige Haushaltsperiode in Form einer Vorauszahlung künftig bereits bis zum 31. Oktober eines jeden der beiden Jahre, also in zwei Raten, zu entrichten. Berechnungsgrundlage für die Vorauszahlung sind die in der vorangegangenen Zweijahresperiode endgültig geschuldeten Beiträge. Der neue § 5 entspricht im Wesentlichen, abgesehen vom Zweijahresrhythmus, dem Artikel 12 der geltenden Finanz- und Buchführungsordnung.

§ 6

Die Vorschrift entspricht weitgehend Artikel 11 § 2 Abs. 1 COTIF 1980.

§ 7

Die Vorschrift folgt Artikel 11 § 2 Abs. 2 COTIF 1980 mit den Änderungen, dass geschuldete Beiträge künftig bereits ab dem 1. Januar des Folgejahres zu verzinsen sind, und dass das Stimmrecht eines säumigen Staates bereits nach Ablauf eines Jahres, in dem sich der betreffende Staat in Verzug befindet, ausgesetzt wird.

§§ 8, 10, 11

Die §§ 8, 10 und 11 entsprechen Artikel 11 §§ 3, 5 und 6 COTIF 1980.

§ 9

Die Vorschrift wurde gegenüber Artikel 11 § 4 COTIF 1980 wesentlich vereinfacht.

Artikel 27

Rechnungsprüfung

Das von der 2. Generalversammlung (17. bis 20. Dezember 1990) beschlossene Zusatzmandat für die Rechnungsprüfung, welches seit dem 1. Januar 1994 angewendet wird, wurde vollständig und inhaltlich unverändert in das Übereinkommen selbst integriert. Der Generalversammlung wird allerdings das Recht eingeräumt, einen anderen Mitgliedstaat als den Sitzstaat mit der Rechnungsprüfung zu betrauen.

Titel V

Schiedsgerichtsbarkeit

Titel V (Artikel 28 bis 32) über die Schiedsgerichtsbarkeit entspricht dem Titel III (Artikel 12 bis 16) COTIF 1980. Artikel 28 § 2 (bisher Artikel 12 § 2) wurde vereinfacht und auf Streitigkeiten über Anwendung und Auslegung anderer im Rahmen der OTIF ausgearbeiteter Übereinkommen (s. Artikel 2 § 2) ausgedehnt.

Titel VI

Änderung des Übereinkommens

Titel VI (Artikel 33 bis 35) folgt dem Muster des Titels V (Artikel 19 bis 21) COTIF 1980.

Artikel 33

Zuständigkeiten

§ 1

Die Vorschrift entspricht Artikel 19 § 1 COTIF 1980.

§ 2

Die Vorschrift entspricht Artikel 19 § 2 Abs. 1 COTIF 1980.

§ 3

Die Vorschrift entspricht Artikel 19 § 2 Abs. 3 COTIF 1980.

§ 4

Eine generelle Zuständigkeit des Revisionsausschusses für Änderungen aller Bestimmungen der ER CIV 1999 und der ER CIM 1999 sowie der neuen Anhänge D (ER CUV – Wagenrecht) und E (ER CUI – Nutzung der Eisenbahninfrastruktur) ist mit Rücksicht auf die Verfassungsrechtslage in zahlreichen Mitgliedstaaten weder für das Übereinkommen selbst noch für die Anhänge möglich. Vom vereinfachten Verfahren der Änderung durch den Revisionsausschuss wurden die Bestimmungen über die Grundlagen der Haftung, über die Beweislast, über den Anwendungsbereich, über die Schadenersatzleistungen, über die Verjährung und das Erlöschen von Ansprüchen sowie über Gerichtsstandbestimmungen ausgenommen. Dies gilt auch für die ER APTU und die ER ATMF.

Hingegen wird der Revisionsausschuss zur Entscheidung über Änderungen einzelner Bestimmungen des Übereinkommens selbst, nämlich des Artikels 9 (Rechnungseinheit) und des Artikels 27 (Rechnungsprüfung), mit Ausnahme des § 1 (Übertragung der Rechnungsprüfung vom Sitzstaat auf einen anderen Staat), zuständig sein. Dies entspricht der geltenden Rechtslage.

§§ 5 und 6

Der Fachausschuss RID entscheidet über Anträge zur Änderung des RID und dessen Anlagen. Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet dagegen nur über die Änderung der Anlagen der ER APTU.

Neu geschaffen wurde die Möglichkeit, dass ein Drittel der im Revisionsausschuss, im Fachausschuss RID oder im Fachausschuss für technische Fragen vertretenen Staaten verlangen kann, dass Änderungsanträge betreffend die Anhänge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Artikel 34

Beschlüsse der Generalversammlung

§ 1

Die Vorschrift regelt die Mitteilungspflicht des Generalsekretärs.

§ 2

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen Artikel 20 § 2 COTIF 1980. Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst treten zwölf Monate nach der Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft mit Ausnahme derjenigen, die erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen.

§ 3

Bei von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge genügt die Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten. Die Änderungen treten zwölf Monate danach für alle Mitgliedstaaten in Kraft, mit Ausnahme derjenigen, die eine gegenteilige Erklärung abgegeben haben.

§ 4

Die Vorschrift legt den Generalsekretär als Adressaten der Mitteilungen der Mitgliedstaaten fest.

§ 5

Die Vorschrift dient der Fristberechnung.

§ 6

Neu ist die Möglichkeit, dass die Generalversammlung bei der Beschlussfassung über eine Änderung feststellen kann, dass diese Änderung von solcher Tragweite ist, dass Staaten, die solche Änderungen nicht annehmen können, aus der Organisation ausscheiden müssen. Dies käme z. B. bei einer Änderung des Beitragsschlüssels in Betracht.

§ 7

Die bisher in Artikel 20 § 3 COTIF 1980 vorgesehene Rechtsfolge der Aussetzung der Anwendung von Einheitlichen Rechtsvorschriften wurde beibehalten, soweit Beschlüsse der Generalversammlung Anhänge zum Übereinkommen betreffen. Die Rechtsfolge dient der Aufrechterhaltung der Rechtseinheit im internationalen Eisenbahnverkehr.

Artikel 35

Beschlüsse der Ausschüsse

§ 1

Die Vorschrift entspricht Artikel 21 § 1 COTIF 1980.

§ 2

Die Vorschrift betrifft die Änderung des Grundübereinkommens durch den Revisionsausschuss. Sie entspricht im Wesentlichen Artikel 21 § 2 COTIF 1980.

§§ 3 und 4

Die Vorschriften entsprechen im Wesentlichen Artikel 21 § 2 COTIF 1980. Die Frist von zwölf Monaten für das Inkrafttreten von Beschlüssen des Revisionsausschusses wurde beibehalten, die Frist für das Inkrafttreten von Beschlüssen des Fachausschusses RID hingegen auf sechs Monate verkürzt und damit an die Fristen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 30. September 1957 (ADR) angeglichen.

§ 5

Die Vorschrift regelt die Mitteilungspflichten des Generalsekretärs.

§ 6

Neu geschaffen wurde § 6, der verhindern soll, dass z. B. Staaten, die erklärt haben, einen Anhang in seiner Gesamtheit nicht anzuwenden, das Inkrafttreten von Beschlüssen der Ausschüsse beeinflussen können.

Titel VII

Schlussbestimmungen

Artikel 36

Depositar

§ 1

Die Aufgaben des Depositars werden von der Organisation selbst, das heißt ihrem Exekutivorgan, dem Generalsekretär, ausgeübt. Dies ist auch bei anderen internationalen Organisationen üblich (s. auch die Bemerkungen zu Artikel 2 Protokoll 1999).

Anstelle einer detaillierten Aufzählung der Aufgaben des Depositars, wie sie Artikel 26 COTIF 1980 vorsieht, wird generell auf Teil VII des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge verwiesen.

§ 2

Die Vorschrift sieht ein Verfahren vor, um Streitigkeiten zwischen einem Mitgliedstaat und dem Depositar beizulegen.

Artikel 37

Beitritt zum Übereinkommen

§ 1

Grundsätzlich soll der Beitritt zum COTIF und damit zur Organisation allen Staaten offen stehen, auf deren Gebiet eine Eisenbahninfrastruktur betrieben wird. Maßgeblich ist nicht, ob der betreffende Staat über eine „eigene“ Eisenbahn verfügt. Entscheidend für die Möglichkeit zum Beitritt soll auch nicht das Bestehen einer direkten Eisenbahnverbindung mit den heutigen Mitgliedstaaten sein.

§§ 2 bis 5

Die §§ 2 bis 5 entsprechen den §§ 2 und 3 des Artikels 23 COTIF 1980, wobei die Voraussetzungen für das Wirksamwerden eines Beitritts vereinfacht werden (§ 3). Auf die derzeitige Doppelspurigkeit „Beitrittsantrag“ und „Hinterlegung einer Beitrittsurkunde nach Ablauf der Einspruchsfrist“ (Artikel 23 § 2 Abs. 4 COTIF 1980) wird verzichtet.

Artikel 38

Beitritt regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration

§ 1

Einige Mitgliedstaaten der OTIF haben auf bestimmten Sachgebieten Hoheitsrechte (Rechtsetzung und Ausführung) auf die EG übertragen, die eine regionale Wirtschaftsgemeinschaft im Sinne des § 1 darstellt. Deshalb erscheint es angezeigt, die Möglichkeit zu eröffnen, dass eine solche supranationale Organisation Mitglied der OTIF wird.

Die Bedingungen für einen Beitritt sind zwischen der regionalen Organisation und der OTIF zu vereinbaren. Zuständiges Organ der OTIF für die Billigung der Vereinbarung ist die Generalversammlung (Artikel 14 § 2 Buchstabe n).

§§ 2 und 3

Die §§ 2 und 3 regeln den Umfang der Rechtsausübung durch die regionale Organisation an Stelle der einzelnen Mitgliedstaaten bzw. durch die Mitgliedstaaten selbst.

§ 4

Die Vorschrift regelt die Beendigung der Mitgliedschaft. Beigetretene regionale Organisationen sind den Mitgliedstaaten gleichgestellt.

Artikel 39

Assoziierte Mitglieder

§ 1

Das COTIF 1980 sieht nur die Vollmitgliedschaft von Staaten vor. Es ist jedoch vorstellbar, dass Staaten an der Arbeit der OTIF interessiert sind und sich daran beteiligen möchten, ohne zunächst jedoch durch einen Beitritt gemäß Artikel 37 alle Rechte und Pflichten übernehmen zu wollen. Deshalb ist eine abgestufte Mitgliedschaft in Form einer Assoziierung vorgesehen. Eine solche Mitgliedschaft in Form einer Assoziierung könnte einen späteren Voll-Beitritt des betreffenden Staates erleichtern.

§ 2

Die Vorschrift regelt die Beitragspflicht und beschränkt für assoziierte Mitglieder gewisse Teilnahmerechte.

§ 3

Die Vorschrift regelt die Beendigung der Assoziierung.

Artikel 40

Ruhen der Mitgliedschaft

Die Vorschrift schließt die Lücke zwischen aktiver Mitgliedschaft mit vollen Rechten und Pflichten einerseits und der Kündigung des Übereinkommens andererseits.

Artikel 41

Kündigung des Übereinkommens

Die Vorschrift entspricht Artikel 25 COTIF 1980. Wegen der Möglichkeit, dass ein Staat erklärt, einzelne Anhänge in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden (Artikel 42 § 1 Satz 1) wurde davon abgesehen, auch die Möglichkeit zur Kündigung eines oder mehrerer Anhänge vorzusehen.

Artikel 42

Erklärungen und Vorbehalte zum Übereinkommen

§ 1

Die Bestimmung lässt Vorbehalte und Erklärungen in zweierlei Form zu: Vorbehalte und Erklärungen, einzelne Anhänge in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, sowie Vorbehalte und Erklärungen, einzelne Bestimmungen des Übereinkommens selbst oder seiner Anhänge nicht anzuwenden. Vorbehalte und Erklärungen der zweiten Art sind jedoch nur zulässig, wenn dies ausdrücklich vorgesehen ist. Insofern entspricht § 1 dem Artikel 27 COTIF 1980. Die Differenzierung zwischen Vorbehalten und Erklärungen ist orientiert an dem Zeitpunkt, an dem sie eingelegt oder abgegeben werden können: Vorbehalte nur zu bestimmten Zeitpunkten, Erklärungen jederzeit.

§ 2

Die Vorschrift legt fest, wann Vorbehalte oder Erklärungen wirksam werden.

Artikel 43

Auflösung der Organisation

§ 1

Zuständig für einen Beschluss über die Auflösung der Organisation wäre die Generalversammlung, die einen solchen Beschluss gemäß Artikel 14 § 6 mit einer Mehrheit von zwei Dritteln fassen könnte. Einer Übertragung ihrer verbliebenen Aufgaben an eine andere internationale Organisation müssten Verhandlungen mit dieser bzw. mit den betreffenden Mitgliedstaaten vorausgehen. Einzelheiten betreffend die Auflösung und eine Übertragung von verbliebenen Aufgaben, der Zeitpunkt des Wirksamwerdens usw. werden durch die Generalversammlung erst bei der Beschlussfassung über eine Auflösung festgelegt.

§ 2

Die Vorschrift regelt die Aufteilung des Vermögens der OTIF auf die Mitgliedstaaten im Falle der Auflösung der OTIF.

Artikel 44

Übergangsregelung

Artikel 44 sieht vor, dass auf bestehende Verträge gemäß den ER CIV 1999, ER CIM 1999, ER CUV und ER CUI im Fall der Aussetzung der Anwendung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften (Artikel 34 § 7 und Artikel 35 § 4), im Fall der Kündigung des Übereinkommens (Artikel 41) und bei Erklärungen, die betreffenden Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden (Artikel 42 § 1 Satz 1), das zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltende Recht weiter anwendbar sein soll.

Artikel 45

Wortlaut des Übereinkommens

Durch die Ausweitung der Aufgaben und Tätigkeiten der OTIF und die zunehmende Bedeutung des Englischen auch im internationalen Eisenbahnverkehr ist es zweckmäßig, Englisch nicht nur als dritte Arbeitssprache der OTIF vorzusehen, sondern auch den Wortlaut des Übereinkommens zusätzlich in englischer Sprache abzufassen (s. im Übrigen die Bemerkungen zu Artikel 1 § 6).

3. Protokoll über die Vorrechte und Immunitäten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

Allgemeines

Der Text des bisherigen Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten (Protokoll 1980) wurde redaktionell überarbeitet und systematisch neu geordnet, die Artikel wurden mit Überschriften versehen. Dies soll die Orientierung im Protokoll erleichtern.

Im Einzelnen

Artikel 1

Immunität von der Gerichtsbarkeit, Vollstreckung und Beschlagnahme

§ 1

Das wichtigste Vorrecht einer zwischenstaatlichen Organisation ist die Immunität von der Gerichtsbarkeit und der sonstigen Zwangsgewalt der Mitgliedstaaten. Die Liste der ausgenommenen Fälle entspricht Artikel 1 § 1 Protokoll 1980. Sie wurde jedoch erweitert: Es werden nicht nur

die von einem Dritten angestrengten Zivilverfahren wegen Schadenersatzes auf Grund eines Unfalles, der durch ein der Organisation gehörendes oder für sie betriebenes Fahrzeug verursacht wurde, ausgenommen, sondern die von einem Dritten angestrengten Zivilverfahren insgesamt.

§ 2

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 2 Abs. 1 Protokoll 1980.

Artikel 2

Schutz vor Enteignung

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 2 Abs. 2 Protokoll 1980.

Artikel 3

Befreiung von der Besteuerung

§ 1

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 3 Abs. 1 Protokoll 1980.

§ 2

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 3 Abs. 2 Protokoll 1980.

§ 3

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 4 Protokoll 1980.

Artikel 4

Befreiung von Abgaben und Zöllen

§ 1

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 3 Abs. 3 Protokoll 1980.

§ 2

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 3 Abs. 4 Protokoll 1980.

§ 3

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 4 Protokoll 1980.

Artikel 5

Amtliche Tätigkeiten

Die Vorschrift entspricht Artikel 1 § 5 Protokoll 1980.

Artikel 6

Geldverkehr

Die Vorschrift entspricht Artikel 2 § 1 Protokoll 1980.

Artikel 7

Nachrichtenverkehr

Die Vorschrift entspricht Artikel 2 § 2 Protokoll 1980.

Artikel 8

Vorrechte und Immunitäten der Staatenvertreter

Die Vorschrift entspricht Artikel 3 Protokoll 1980. Sie enthält die international üblichen Immunitäten. Jedoch sind eine Festnahme und Untersuchungshaft sowie die Beschlagnahme des persönlichen Gepäcks möglich, wenn die betreffenden Personen auf frischer Tat ertappt werden. Die Vorschrift ist durch Artikel 13 eingeschränkt.

Artikel 9

Vorrechte und Immunitäten der Mitglieder des Personals der Organisation

Die Vorschrift entspricht Artikel 4 Protokoll 1980. Sie ist durch Artikel 13 eingeschränkt.

Artikel 10

Vorrechte und Immunitäten der Sachverständigen

Die Vorschrift entspricht Artikel 5 Protokoll 1980. Sie ist durch Artikel 13 eingeschränkt.

Artikel 11

Zweck der gewährten Vorrechte und Immunitäten

Die Vorschrift entspricht Artikel 6 Protokoll 1980.

Artikel 12

Verhinderung von Missbrauch

Die Vorschrift entspricht Artikel 7 Protokoll 1980.

Artikel 13

Behandlung eigener Staatsangehöriger

Die Mitgliedstaaten können die Vorrechte und Immunitäten ihrer eigenen Staatsangehörigen oder der Personen, die ihren ständigen Aufenthalt in diesem Staat haben, einschränken. Die Mitgliedstaaten sind jedoch in jedem Falle verpflichtet, auch ihren eigenen Staatsangehörigen und den genannten Personen folgende Vorrechte und Immunitäten zu gewähren:

– den Vertretern der Mitgliedstaaten die Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;
– den Mitgliedern des Personals der Organisation die berufliche Immunität und die Unverletzlichkeit ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden sowie die Steuerbefreiungen gemäß Artikel 9 Buchstabe d;
– den von der Organisation berufenen Sachverständigen die berufliche Immunität und die Unverletzlichkeit ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden.

Artikel 14

Ergänzungsabkommen

Die besonderen Beziehungen der Organisation und ihres Personals mit dem Sitzstaat sind im Sitzabkommen gemäß Artikel 1 § 5 COTIF 1999 zu regeln. Erforderlichenfalls können auch mit anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Protokoll 1999 Ergänzungsabkommen geschlossen werden, z. B. aus Anlass von Konferenzen.

4. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A zum Übereinkommen)

Allgemeines

1. Die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (Anhang A des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr – im Folgenden: ER CIV 1980) ist wesentlicher Bestandteil der infolge der Umstrukturierung des Eisenbahnwesens auf Grund der Richtlinie 91/440/EWG in vielen Mitgliedstaaten der OTIF notwendig gewordenen Revision des gesamten internationalen Eisenbahnrechts. Mit dieser Revision soll den durch die Eisenbahnstrukturreform veränderten Verhältnissen Rechnung getragen werden. Zugleich soll aber auch das internationale Personenbeförderungsrecht dem für andere Verkehrsträger geltenden Recht stärker angeglichen und die Rechtsstellung der Kunden der Eisenbahnen verbessert werden.

2. Das Ziel, das geltende Personenbeförderungsrecht mit dem für andere Verkehrsträger geltenden Recht zu harmonisieren, wird vor allem durch die Übernahme von Regelungen des Athener Übereinkommens vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See (im Folgenden: Athener Übereinkommen von 1974) und des Protokolls von 1990 zur Änderung des Athener Übereinkommens von 1974 erreicht. So übernehmen die ER CIV 1999 nicht nur die im Athener Übereinkommen von 1974 enthaltene Regelung über den ausführenden Beförderer (vgl. Artikel 39), sondern auch die in dem Protokoll von 1990 zur Änderung des Athener Übereinkommens von 1974 enthaltene Haftungssumme für den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden (Artikel 30 § 2).

   Im Bereich der Gepäckbeförderung werden die neuen Regelungen enger mit den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM) und damit mittelbar mit dem für den internationalen Straßengüterverkehr geltenden Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 31. März 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (sog. Hamburg-Regeln) verknüpft.

   Übernommen werden darüber hinaus die folgenden, in anderen transportrechtlichen Vorschriften geltenden Grundsätze:

   – Ausgestaltung des Beförderungsvertrages als Konsensualvertrag,
   – Verzicht auf Beförderungspflicht und Tarifpflicht sowie
   – größere Vertragsgestaltungsfreiheit für die Parteien des Beförderungsvertrages.

3. Im Übrigen ist der Grad der Harmonisierung des Personenbeförderungsrechts mit dem für andere Verkehrsträger geltenden Recht allerdings verhältnismäßig gering. Stattdessen lassen die Neuregelungen aber deutlich das Bemühen um eine Verbesserung des Kundenschutzes erkennen. So wird bei der Regelung der Haftung für Tod oder Körperverletzung eines Reisenden, trotz Anhebung des Haftungsbetrages, auch weiterhin auf Landesrecht verwiesen und damit gewährleistet, dass in Fällen, in denen ein Staat einem Reisenden einen weiterreichenden Schutz gewährt, diese Regelungen, wenn sie zu dem auf den Vertrag anzuwendenden Recht zählen, tatsächlich angewendet werden können. Weitere Fortschritte sind vor allem bei folgenden Regelungen zu verzeichnen: Die Haftungsgrenzen für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck werden verdoppelt (Artikel 30, 31, 41, 43 und 46), auf den Haftungsbefreiungsgrund „ungewöhnliches Verhalten des Reisenden“ wird verzichtet (Artikel 26) und der Haftungsbefreiungsgrund „Verhalten eines Dritten“ wird eingeschränkt (Artikel 33), eine Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans wird eingeführt (Artikel 33) und erstmalig wird dem Beförderer erlaubt, seine Haftung und seine Verpflichtungen zu erweitern (Artikel 5 letzter Satz).

4. Im Interesse besserer Übersichtlichkeit werden darüber hinaus die ER CIV 1999 neu strukturiert. Titel I enthält – wie bisher – allgemeine Bestimmungen. Abweichend vom bisherigen Recht erscheinen in diesem Titel jedoch einige allgemeine Bestimmungen nicht mehr, die noch in den ER CIV 1980 enthalten sind. Es handelt sich um Bestimmungen zur Rechnungseinheit, zu Zusatzbestimmungen sowie zum anwendbaren Landesrecht. Da diese für alle Anhänge zum COTIF 1999 gelten, sind sie in das Grundübereinkommen aufgenommen worden.

   Die in Titel II der ER CIV 1980 enthaltenen Vorschriften über die Beförderung von Reisenden und den Reisegepäckvertrag werden auf verschiedene Titel verteilt: Titel II der ER CIV 1999 behandelt den Abschluss und die Ausführung des Beförderungsvertrages. Titel III, der mit „Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Fahrzeugen“ überschrieben ist, fasst die in Titel II der ER CIV 1980 enthaltenen Kapitel II „Beförderung von Reisegepäck“ und Kapitel III „Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck“ zusammen.

   Titel IV befasst sich, wie bisher Titel III der ER CIV 1980, mit der Haftung des Beförderers. Titel V, der die Haftung des Reisenden regelt, ist jedoch ohne Vorbild, Titel VI behandelt das in Titel IV der ER CIV 1980 geregelte Thema „Geltendmachung von Ansprüchen“ und Titel VII regelt schließlich – entsprechend dem Vorbild des Titels V der ER CIV 1980 – die Beziehungen der Beförderer untereinander.

5. Auch wenn das neue Personenbeförderungsrecht in manchen Punkten noch verbesserungswürdig erscheint, begrüßt die Bundesregierung das neue Recht nachdrücklich. Es klärt die durch die Umstrukturierung des Eisenbahnwesens aufgetretenen Rechtsunsicherheiten und verbessert die Rechtsstellung des Reisenden in wichtigen Punkten.

Im Einzelnen

Überschrift

In der Bezeichnung der ER CIV 1999 wurde auf die Erwähnung von „Gepäck“ verzichtet. Denn Hauptleistung

des Beförderungsvertrages ist die Beförderung des Reisenden selbst (vgl. Artikel 6). Die in Titel III behandelten zusätzlichen Beförderungsleistungen, die aus Anlass der Beförderung eines Reisenden erbracht werden (Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Kraftfahrzeugen), sind lediglich Nebenleistungen auf der Grundlage des Personenbeförderungsvertrages.

Titel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

§ 1

Die ER CIV 1999 sind auf durchgehende internationale Eisenbahnbeförderungsverträge anzuwenden, und zwar in der Regel unabhängig von einem System eingetragener Linien. Dabei gelten folgende Grundsätze:

Sowohl der Abgangsort für die Beförderung des Reisenden als auch der Bestimmungsort müssen in einem Mitgliedstaat liegen. Die Orte dürfen nicht in ein und demselben Mitgliedstaat liegen. Auf Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren (Artikel 2 § 1 ER CIV 1980), sind die ER CIV 1999 nur unter den Voraussetzungen des Artikels 4 § 1 anzuwenden. Auf die Bemerkungen zu Artikel 4 § 1 wird verwiesen.

Gegenstand des Vertrages ist eine Beförderung von Personen auf der Schiene. Darauf, ob die Beförderung gegen Entgelt versprochen wird, kommt es nicht an. Unentgeltliche Beförderungen, die nicht Gegenstand des Beförderungsvertrages sind, fallen allerdings nicht in den Anwendungsbereich der ER CIV. Dementsprechend ist die Beförderung von Schwarzfahrern nach wie vor aus dem Anwendungsbereich der ER CIV ausgeschlossen; die Rechtsstellung von Schwarzfahrern gegenüber dem Beförderer richtet sich nach Landesrecht.

§§ 2 und 3

Abweichend von § 1 kann internationales Eisenbahnrecht wie bisher auch dann Anwendung finden, wenn die Beförderung ergänzend zur Eisenbahnbeförderung auf anderen Verkehrswegen durchgeführt wird.

Die Einbeziehung einer ergänzenden Beförderung mit Fahrzeugen auf der Straße setzt nach § 2 voraus, dass die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend ist und die ergänzende Beförderung auf der Straße ausschließlich eine Binnenbeförderung ist. Das zuletzt genannte Erfordernis entspricht geltendem Recht (vgl. Artikel 2 § 2 Abs. 2 COTIF in der Fassung des Protokolls 1990). Abweichend vom geltenden Recht ist dagegen nicht mehr darauf abzustellen, dass die grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderung auf einer eingetragenen Linie ausgeführt wird.

Auch für die Einbeziehung von ergänzenden Beförderungen auf Binnengewässern ist es nach § 2 notwendig, aber auch ausreichend, dass die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend ist und die Binnenschiffsbeförderung im Binnenverkehr erfolgt.

Handelt es sich bei der ergänzenden Beförderung jedoch um eine Beförderung auf einer eingetragenen Binnenschifffahrtslinie (vgl. Artikel 24 COTIF 1999), so kann diese nach § 3 auch grenzüberschreitend sein. Denn nach § 3 reicht bei ergänzenden Beförderungen auf Binnengewässern aus, dass diese auf eingetragenen Linien durchgeführt werden. Gleiches gilt für ergänzende Beförderungen zur See. Nicht erforderlich ist insoweit, dass die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend ist. Da der Vertrag jedoch nach § 1 insgesamt eine grenzüberschreitende Beförderung zum Gegenstand haben muss, ist es erforderlich, dass dann, wenn die Eisenbahnbeförderung eine Binnenbeförderung ist, die ergänzende Beförderung zur See oder auf Binnengewässern grenzüberschreitend ist. Ist die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend, kann die ergänzende Schiffsbeförderung entweder grenzüberschreitend oder eine Beförderung im Binnenverkehr sein.

Die Einbeziehung ergänzender Beförderungen hat zur Folge, dass die ER CIV 1999 entgegen ihrer Bezeichnung nicht nur unimodale Beförderungen, nämlich Beförderungen ausschließlich mit der Eisenbahn, regeln, sondern auch multimodale Beförderungen. Dies begegnet Bedenken, weil die ER CIV 1999 ausschließlich auf internationale Eisenbahnbeförderungen zugeschnitten sind und Besonderheiten der Straßen- oder Schiffsbeförderung nicht berücksichtigen. Auch besteht die Gefahr, dass hierdurch Konflikte mit anderen – noch zu schaffenden – Übereinkommen zum Recht des multimodalen Verkehrs, vergleichbar etwa mit dem völkerrechtlich nicht in Kraft getretenen Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 24. Mai 1980 über die internationale multimodale Güterbeförderung, entstehen können. Schließlich entstehen hierdurch Wertungswidersprüche: Während der nationale Eisenbahntransport nicht dem internationalen Personenbeförderungsrecht unterworfen wird, wird für nationale Straßen- oder Binnenschiffstransporte in Ergänzung eines internationalen Eisenbahntransportes internationales Eisenbahn-Personenbeförderungsrecht für anwendbar erklärt.

Deutschland hat sich daher bei den Arbeiten an der Revision des COTIF wiederholt für eine Streichung der §§ 2 und 3 ausgesprochen. Dieser Vorschlag erwies sich jedoch als nicht konsensfähig. Angesichts dessen, dass durch die auf Vorschlag Deutschlands geschaffene Legaldefinition des „ausführenden Beförderers“ in Artikel 3 Buchstabe b ER CIV 1999 zumindest sichergestellt ist, dass derjenige, der als Hilfsperson des Eisenbahnbeförderers eine ergänzende Beförderung auf der Straße, auf See oder auf Binnengewässern durchführt, nicht als „ausführender Beförderer“ anzusehen ist und damit auch nicht Gefahr läuft, bei einem ergänzenden Transport auf Straße, See oder Binnengewässer im Binnenverkehr nach internationalem Eisenbahnbeförderungsrecht haften zu müssen, ist die Erstreckung des Anwendungsbereichs der ER CIV 1999 auf multimodale Beförderungen zumindest hinnehmbar.

§ 4

Die Regelung entspricht Artikel 1 § 1 Abs. 2 ER CIV 1980. Sie berücksichtigt, dass Begleiter von Sendungen, die auf der Grundlage der ER CIM befördert werden, in der Regel nicht auf Grund eines Vertrages über die entgeltliche Beförderung von Personen reisen, sondern dass die Beförderung dieser Begleiter vielmehr eine Nebenleistung im Rahmen eines CIM-Vertrages darstellt. Da die ER CIM

1999 jedoch keine Regelungen für den Fall von Personenschäden vorhalten, bestimmt § 4, dass sich die Haftung des Beförderers bei Tötung oder Verletzung dieser Begleiter wie schon bisher nach den ER CIV richtet.

§ 5

Eine Ausnahme vom Anwendungsbereich bilden – wie nach geltendem Eisenbahn-Personenbeförderungsrecht (vgl. Artikel 2 § 2 ER CIV 1980) und Eisenbahn-Güterbeförderungsrecht (vgl. Artikel 1 § 5 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (im Folgenden: ER CIM 1980)) – Beförderungen zwischen Bahnhöfen auf dem Gebiet von zwei Nachbarstaaten, wenn diese Bahnhöfe von einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern mit Sitz in ausschließlich einem dieser Nachbarstaaten betrieben werden. Ein Beispiel hierfür ist die Beförderung zwischen Hamburg und Basel (Badischer Bahnhof).

§§ 6 und 7

Die §§ 6 und 7 haben zum Ziel, finanziell schwächeren Mitgliedstaaten mit großen Eisenbahnnetzen, darunter vor allem künftigen Mitgliedstaaten, die bisher das Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (SMPS) vom 1. November 1951 anwenden, zu ermöglichen, einzelne Eisenbahnstrecken aus dem Anwendungsbereich der ER CIV 1999 auszuschließen und damit die von ihnen zu leistenden Beitragsverpflichtungen gegenüber der OTIF zu reduzieren. Zu diesem Zwecke gestattet § 6 Mitgliedstaaten, die einem anderen vergleichbaren internationalen Übereinkommen über die durchgehende Eisenbahnbeförderung angehören, einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich der ER CIV 1999 anzubringen. Die nicht aus dem Anwendungsbereich der ER CIV 1999 ausgeschlossenen Eisenbahnstrecken eines Mitgliedstaates, der einen Vorbehalt gemäß Artikel 1 § 6 eingelegt hat, werden entsprechend Artikel 24 § 2 COTIF 1999 in die Liste der Eisenbahnstrecken CIV eingetragen. Dadurch wird sichergestellt, dass für die Bemessung der Höhe des von einem Mitgliedstaat an die OTIF zu leistenden Beitrags nicht die gesamte Länge der Eisenbahninfrastruktur zu berücksichtigen ist (vgl. Artikel 26 § 1 COTIF 1999), sondern nur die in der Liste geführten Eisenbahnstrecken (vgl. Artikel 26 § 2 COTIF 1999). Sind die Voraussetzungen, unter denen ein Vorbehalt erklärt werden kann, nicht mehr gegeben, weil das den ER CIV 1999 vergleichbare internationale Übereinkommen, das die Sonderregelung rechtfertigt, für den betreffenden Staat außer Kraft tritt, wird der Vorbehalt nach § 7 wirkungslos.

Die Regelungen erscheinen aus deutscher Sicht unbefriedigend. Es steht nicht im Einklang mit der Neukonzeption der ER CIV, einem Staat, der dem Übereinkommen beitritt, die Möglichkeit einzuräumen, das Einheitsrecht nur auf einen bestimmten Teil seines Schienennetzes anzuwenden. Denn die ER CIV 1999 sehen, wie bereits erwähnt, bewusst von dem bisher praktizierten Liniensystem ab und sollen nicht zuletzt im Interesse leichterer Rechtsanwendung für jeden Vertrag über eine Beförderung auf Schienen gelten. Die §§ 6 und 7 weichen hiervon wieder ab. Denn sie führen das Liniensystem teilweise wieder ein und erschweren damit erneut die Rechtsanwendung. Gleichwohl ist die Regelung der §§ 6 und 7 angesichts der Notwendigkeit, finanziell schwächeren Staaten mit großen Eisenbahnnetzen einen Anreiz zum Beitritt zur OTIF zu geben, indem diese Staaten von ihren ansonsten möglicherweise nicht tragbaren wirtschaftlichen Verpflichtungen entlastet werden, vertretbar.

Artikel 2

Erklärung zur Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

Die Regelung entspricht weitgehend Artikel 3 ER CIV 1980. Sie trägt dem Umstand Rechnung, dass nach wie vor wirtschaftliche Gründe das Interesse einiger Mitgliedstaaten rechtfertigen können, einen Vorbehalt zur Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden zu erklären. Im Gegensatz zu Artikel 3 ER CIV 1980 enthält Artikel 2 keine Einschränkung hinsichtlich des Zeitpunktes, zu dem ein solcher Vorbehalt eingelegt werden darf.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Die in die ER CIV 1999 erstmalig aufgenommenen Begriffsbestimmungen haben zum Ziel, den Wortlaut einiger Bestimmungen der ER CIV 1999 zu vereinfachen.

Die Definition des Begriffes „Beförderer“ in Buchstabe a stellt klar, dass mit Beförderer stets der vertragliche Beförderer, einschließlich der aufeinander folgenden Beförderer, gemeint ist.

Nicht unter den Begriff fällt dagegen der ausführende Beförderer, da er, wie Buchstabe b klarstellt, mit dem Absender keinen Beförderungsvertrag abschließt. „Ausführender Beförderer“ im Sinne von Buchstabe b ist nur derjenige, der keinen Vertrag mit dem Reisenden abgeschlossen hat, dem aber „die Durchführung der Beförderung auf der Schiene“ übertragen wurde. Ein Straßenverkehrsunternehmen, das nicht als aufeinander folgender Beförderer tätig wird, ist also nicht ausführender Beförderer im Sinne der ER CIV 1999. Dadurch wird, wie bereits zu Artikel 1 §§ 2 und 3 ausgeführt, vermieden, dass ein solches Unternehmen nach Artikel 39 in Verbindung mit Artikel 56 § 6 vom Reisenden auf der Grundlage der ER CIV 1999 unmittelbar gerichtlich in Anspruch genommen werden kann. Solche Straßenverkehrsunternehmen sind ausschließlich Hilfspersonen im Sinne von Artikel 51.

Artikel 4

Abweichungen

§ 1

§ 1 ermöglicht Abweichungen von den ER CIV 1999 für Pendelverkehre zwischen Grenzbahnhöfen. Erfasst ist damit insbesondere der Verkehr durch den Ärmelkanaltunnel, der derzeit mangels Eintragung in die Liste der Linien ebenfalls nicht dem COTIF unterworfen ist. Die Abweichungen können in Abkommen der Mitgliedstaaten vereinbart werden.

Nicht erfasst werden von der Regelung sogenannte Korridorverkehre eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, etwa der Verkehr eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zwischen Salzburg und Innsbruck über deutsches Staatsgebiet. Derartige Verkehre fallen nach Artikel 1 § 1 nicht in den Anwendungsbereich der ER CIV 1999.

§ 2

Die Regelung hat ihr Vorbild in Artikel 2 § 2 ER CIV 1980. Sie eröffnet die Möglichkeit, dass Mitgliedstaaten der OTIF für Beförderungen zwischen ihnen im Transit durch einen Staat, der kein Mitgliedstaat ist, Abkommen schließen, die von den ER CIV 1999 abweichen.

§ 3

§ 3 dient im Hinblick auf unterschiedliche verkehrspolitische Auffassungen der Klarstellung, dass es den ER CIV 1999 nicht widerspricht, wenn eine Beförderungspflicht zwischenstaatlich vereinbart und den im Staatsgebiet der betreffenden Staaten operierenden Eisenbahnbeförderern auferlegt wird, sofern andere völkerrechtliche Normen dem nicht entgegenstehen.

§ 4

§ 4 verpflichtet die Mitgliedstaaten, den Generalsekretär der Organisation (Artikel 21 COTIF 1999) über Abkommen zu unterrichten, in denen Abweichungen von den ER CIV 1999 vereinbart wurden. Der Generalsekretär der Organisation unterrichtet sodann die anderen Mitgliedstaaten und die interessierten Unternehmen.

Artikel 5

Zwingendes Recht

Die ER CIV 1999 enthalten grundsätzlich nach wie vor zwingendes Recht, soweit nicht aus dem Wortlaut einer Bestimmung selbst ersichtlich ist, dass diese dispositives Recht normiert. Im Interesse der Kunden kann der Beförderer aber seine Haftung und seine Verpflichtungen erweitern. Unter Erweiterung der Haftung ist nicht nur eine Erweiterung der Höhe nach zu verstehen; sie kann sich auch auf weitere Tatbestände, auf einen Verzicht auf Haftungsbefreiungsgründe oder auf andere als in den ER CIV 1999 vorgesehene Entschädigungen beziehen.

Titel II

Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages

Artikel 6

Beförderungsvertrag

§ 1

§ 1 bestimmt entsprechend Artikel 6 § 1 ER CIM 1999 zunächst die Pflichten des Beförderers aus dem Beförderungsvertrag. Neben der Beförderung des Reisenden ist hier ausdrücklich auch die Pflicht zur Beförderung von Reisegepäck und von Fahrzeugen erwähnt. Die zuletzt genannte Pflicht entsteht jedoch nur, wenn sie im Rahmen des Beförderungsvertrages besonders vereinbart ist. Die Pflicht des Beförderers, Handgepäck und vom Reisenden mitgenommene Tiere zu befördern, wird nicht erwähnt, da es sich hierbei um eine Nebenpflicht zum Beförderungsvertrag handelt.

§§ 2 und 3

Der Vertrag über die Beförderung von Personen ist als Konsensualvertrag ausgestaltet. Ein Beförderungsausweis dient, vorbehaltlich der Regelung des Artikels 9, wonach das Fehlen eines gültigen Beförderungsausweises noch weitere Rechtsfolgen nach sich ziehen kann, nur als Beweismittel für den Abschluss und den Inhalt dieses Vertrages. Für das Zustandekommen des Beförderungsvertrags ist mithin einzig der übereinstimmende Wille der Parteien, einen Vertrag über eine internationale Personenbeförderung zu schließen, notwendig. Somit ist die rechtliche Natur dieses Vertrages mit der Natur der Beförderungsverträge nach anderen internationalen Übereinkommen betreffend die Beförderung von Personen vergleichbar (Artikel 4 Abs. 2 des Warschauer Abkommens von 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung des Protokolls von 1955 zum Warschauer Abkommen, Artikel 1 Nr. 2 des Athener Übereinkommens von 1974, Artikel 5 und 6 des Übereinkommens von 1973 über den Beförderungsvertrag für Reisende und Gepäck im internationalen Straßenverkehr (CVR)).

Artikel 7

Beförderungsausweis

§§ 1 und 2

Die Regelung über Form und Inhalt der Beförderungsausweise ist flexibel gestaltet, so dass sie auf die verschiedensten Arten von Beförderungsausweisen (z. B. Zeitkarten, Beförderungsausweise Eurodomino, InterRail usw.) anwendbar ist. § 2 schreibt jedoch die im Hinblick auf die Beweisfunktion des Beförderungsausweises notwendigen Angaben als Mindestinhalt vor, darunter jedenfalls die Angabe des Beförderers oder der Beförderer. Der übrige Inhalt sowie die Form, die Sprache und die Schriftzeichen können künftig in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen geregelt werden.

§ 3

Aus praktischen Gründen obliegt es dem Reisenden ebenso wie nach geltendem Recht (Artikel 11 § 6 ER CIV 1980) zu prüfen, ob der Beförderungsausweis seinen Angaben gemäß ausgestellt ist. Bei Nichtbeachtung dieser Bestimmung läuft der Reisende angesichts der Regelung des Artikels 6 § 3 Gefahr, in Beweisnot zu geraten.

§ 4

Der Beförderungsausweis ist übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und so lange die Reise noch nicht angetreten ist.

§ 5

Ebenso wie der Frachtbrief gemäß den ER CIM 1999 kann auch der Beförderungsausweis in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen. Voraussetzung ist jedoch, dass die funktionale Gleichwertigkeit mit der Schriftform gewahrt bleibt, also der Inhalt des Beförderungsausweises fortdauernd dokumentiert ist, sein Aussteller erkennbar und gewährleistet ist, dass die Erklärung vom Unterzeichner herrührt, und vor allem die Beweisführung mit dem Text möglich ist.

Artikel 8

Zahlung und Erstattung des Beförderungspreises

§ 1

§ 1 enthält als subsidiäre, daher dispositive Regelung den Grundsatz, dass der Beförderungspreis vor Antritt der Reise zu zahlen ist.

§ 2

Abweichend vom geltenden Recht (Artikel 25 ER CIV 1980) verzichten die neuen ER CIV 1999 auf Detailregelungen über die Voraussetzungen für eine Erstattung des Beförderungsentgelts. § 2 stellt lediglich klar, dass solche Regelungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen enthalten sein sollen.

Artikel 9

Berechtigung zur Fahrt. Ausschluss von der Beförderung

§ 1

§ 1 ersetzt im Wesentlichen Artikel 12 ER CIV 1980. Anders als dieser verweist er allerdings hinsichtlich möglicher Sanktionen für den Fall, dass ein Reisender bei der Prüfung der Fahrausweise keinen gültigen Fahrausweis vorzeigt, auf Allgemeine Beförderungsbedingungen. Somit werden die erforderliche Flexibilität und Vertragsgestaltungsfreiheit gewährleistet.

Fehlen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen Regelungen im Sinne der Buchstaben a bis c, gilt insoweit Landesrecht.

§ 2

Ebenfalls durch Allgemeine Beförderungsbedingungen müssen nach § 2 die Gründe für den Ausschluss eines Reisenden von der Beförderung geregelt werden. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung in Artikel 10 ER CIV 1980, der die Ausschlussgründe gesetzlich festlegt, verzichtet § 2 daher auf abschließende detaillierte Regelungen. Er bestimmt vielmehr ganz allgemein, dass die Allgemeinen Beförderungsbedingungen den Ausschluss eines Reisenden von der Beförderung im Falle einer Gefahr für die Sicherheit oder einer unzumutbaren Belästigung der Mitreisenden vorsehen können. Nicht erwähnt wird der Fall einer Erkrankung eines Reisenden während der Beförderung sowie Erkrankung von Personen an einer ansteckenden Krankheit. Diesbezüglich gilt Landesrecht.

Artikel 10

Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

Artikel 10 entspricht Artikel 24 ER CIV 1980, soweit dieser die Erfüllung der auf die Person des Reisenden bezogenen verwaltungsbehördlichen Vorschriften regelt. Er stellt klar, dass nicht nur die gegenüber dem Beförderer bestehenden vertraglichen Pflichten, sondern auch öffentlich-rechtliche Pflichten zu erfüllen sind. Die Nichterfüllung dieser Pflichten kann jedoch auch haftungsrechtliche Folgen haben. Nach Artikel 53 haftet der Reisende dem Beförderer für jeden Schaden, der durch die Verletzung der in Artikel 10 statuierten Pflicht entsteht.

Nicht geregelt wird in Artikel 10 – anders als in Artikel 24 ER CIV 1980 – die Pflicht des Reisenden zur Einhaltung von Vorschriften betreffend die aus Anlass seiner Beförderung mitbeförderten Gegenstände und Tiere. Da die Beförderung dieser Gegenstände in Titel III geregelt ist, finden sich diesbezügliche Regelungen in Artikel 14.

Artikel 11

Ausfall und Verspätung eines Zuges. Anschlussversäumnis

Die Regelung dient dem Ziel, dem Reisenden die Geltendmachung von Ansprüchen nach Artikel 32 wegen des Ausfalls oder der Verspätung eines Zuges oder wegen eines Anschlussversäumnisses zu erleichtern. Damit der Reisende später leichter die Tatsachen beweisen kann, auf die er seinen Anspruch stützt, verpflichtet Artikel 11 den Beförderer, auf dem Beförderungsausweis den Zugausfall, die Zugverspätung oder das Versäumnis des Anschlusses zu bescheinigen.

Titel III

Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Fahrzeugen

Kapitel I

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 12

Zugelassene Gegenstände und Tiere

§ 1

§ 1 bestimmt, unter welchen Voraussetzungen der Reisende leicht tragbare Sachen, sperrige Sachen sowie Tiere mitnehmen kann. Abweichend von Artikel 15 § 1 ER CIV 1980 überlässt er es künftig den Allgemeinen Beförderungsbedingungen, die Bedingungen festzulegen, unter denen diese Sachen und Tiere befördert werden. Dazu gehört etwa die noch in Artikel 15 § 1 ER CIV 1980 geregelte Frage, wo der Reisende sein Handgepäck unterbringen kann.

Ebenfalls abweichend von Artikel 15 § 1 ER CIV 1980 erwähnt § 1 ferner sperrige Gegenstände, die gemäß allgemeinem Sprachgebrauch nicht als Handgepäck angesehen werden. Er stellt klar, dass auch diese Gegenstände, z. B. Fahrräder oder Surfbretter, gemäß besonderen Bestimmungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen zur Beförderung als Handgepäck zugelassen werden können. Da § 1 im Gegensatz zu Artikel 15 § 1 ER CIV 1980 nicht bestimmt, dass das Handgepäck unentgeltlich befördert wird, bleibt es dem Beförderer unbenommen, ein Entgelt z. B. für in Personenwagen mitgenommene Fahrräder zu erheben.

§ 2

Sachen und Tiere können vom Reisenden gemäß den Allgemeinen Beförderungsbedingungen als Reisegepäck aufgegeben werden. Diese Regelung entspricht Artikel 17 § 2 ER CIV 1980.

§ 3

Ebenfalls Artikel 17 § 2 ER CIV 1980 nachgebildet ist § 3, der die Beförderung von Fahrzeugen zulässt. Die Definition des Begriffs „Fahrzeug“ ist in Artikel 3 Buchstabe d enthalten.

§ 4

Angesichts des Wegfalls der Beförderungspflicht im internationalen Eisenbahnverkehr verzichten die ER CIV 1999 auf die Festlegung von Beförderungsverboten. Es reicht

aus, wenn die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Beförderers künftig die Voraussetzungen für die Beförderung regeln und einzelne Gepäckstücke oder Tiere von der Beförderung ausschließen. Selbstverständlich sind die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen, die eine Beförderung verbieten oder nur unter bestimmten Bedingungen zulassen, sowohl vom Reisenden als auch vom Beförderer zu beachten. Dies wird durch Artikel 13 verdeutlicht. Wegen der praktischen Bedeutung wird aber hinsichtlich gefährlicher Güter in § 4 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Beförderung nur gemäß der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID – Anhang C zum COTIF 1999) erfolgen darf.

Artikel 13

Nachprüfung

§ 1

Die im Wesentlichen aus Artikel 22 § 2 ER CIV 1980 übernommene Bestimmung, wonach der Beförderer vorbehaltlich anderweitiger nationaler Regelungen bei Verdacht nachprüfen kann, ob die Beförderungsbedingungen eingehalten wurden, gilt für alle aus Anlass einer Personenbeförderung beförderten Gegenstände und Tiere, also nicht nur für Reisegepäck, sondern auch für Handgepäck sowie für Fahrzeuge einschließlich ihrer Ladung.

§ 2

Entsprechend Artikel 22 § 3 Abs. 1 ER CIV 1980 verpflichtet § 2 den Reisenden zur Zahlung der Kosten der Nachprüfung , wenn ein Verstoß gegen die Beförderungsbedingungen festgestellt worden ist.

Artikel 14

Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

Artikel 14 entspricht Artikel 24 ER CIV 1980, soweit dieser die Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften über die Beförderung von Hand- und Reisegepäck regelt. Die Haftung des Reisenden für eine Verletzung dieser Pflicht ist in Artikel 53 geregelt. Die entsprechende Regelung über die Pflicht zur Einhaltung verwaltungsbehördlicher Vorschriften über die Beförderung betreffend des Reisenden selbst ist aus systematischen Gründen in den Artikeln 10 und 53 enthalten.

Kapitel II

Handgepäck und Tiere

Artikel 15

Beaufsichtigung

Die in Artikel 15 enthaltene Regelung über die Pflicht zur Beaufsichtigung von Handgepäck und mitgenommenen Tieren entspricht der des Artikels 15 § 5 ER CIV 1980. Da die Regelung ausschließlich Handgepäck und Tiere betrifft, wurde sie aus systematischen Gründen in ein eigenes Kapitel eingestellt. Die Haftung des Reisenden wegen Schäden, die aus der Nichteinhaltung der Beaufsichtigungspflicht herrühren, richtet sich nach Artikel 53 Satz 1 Buchstabe b.

Kapitel III

Reisegepäck

Artikel 16

Gepäckaufgabe

§ 1

Die Regelung soll zum Ausdruck bringen, dass die Beförderung von Reisegepäck Gegenstand einer Nebenpflicht aus dem Personenbeförderungsvertrag und nicht Gegenstand eines selbstständigen Vertrages ist.

§ 2

Durch die Formulierung „unbeschadet des Artikels 22“ wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Artikel 22 §§ 1 und 4 besondere Rechtsfolgen vorsieht, wenn der Inhaber des Gepäckscheines nicht Partei des Beförderungsvertrages ist oder der Gepäckschein nicht zurückgegeben wird.

§§ 3 und 4

Die Regelung über die Beweiswirkung des Gepäckscheines ist mit Artikel 4 Abs. 2 des Warschauer Abkommens von 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr in der Fassung des Protokolls von 1955 zum Warschauer Abkommen vergleichbar; die Formulierung entspricht jedoch der des Artikels 6 § 3 sowie des Artikels 12 § 1 ER CIM 1999.

Artikel 17

Gepäckschein

§§ 1 bis 3

Die Bestimmung ist wie Artikel 7 gestaltet. Dabei schreibt § 2 – im Gegensatz zu Artikel 20 § 4 ER CIV 1980 – nur den Mindestinhalt des Gepäckscheines vor. Die Angabe der an der Beförderung beteiligten Beförderer (§ 2 Buchstabe a) ist im Zusammenhang mit der Passivlegitimation nach Artikel 56 § 3 von Bedeutung.

Mit der in § 2 Buchstabe b normierten Verpflichtung, im Gepäckschein anzugeben, dass die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung den ER CIV 1999 unterliegt, soll sichergestellt werden, dass der Reisende auf die Anwendung der ER CIV 1999 hingewiesen wird. Die Regelung entspricht Artikel 7 § 1 Buchstabe p ER CIM 1999, der sich seinerseits an Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe k CMR orientiert.

Die in § 2 Buchstabe c vorgesehenen Angaben tragen dem Umstand Rechnung, dass der Gepäckschein als Beweis über den Teil des Beförderungsvertrages dient, der die Beförderung von Reisegepäck betrifft.

Artikel 18

Abfertigung und Beförderung

§ 1

Da die Beförderung von Reisegepäck nur eine Nebenleistung im Rahmen des Personenbeförderungsvertrages darstellt, ist nach § 1 die Abfertigung des Reisegepäcks grundsätzlich an das Vorhandensein eines gültigen Beförderungsausweises gebunden.

§ 2

Abweichend von § 1 kann der Beförderer ausnahmsweise Reisegepäck auch unabhängig von dem Bestehen eines Personenbeförderungsvertrages annehmen. Voraussetzung ist, dass dies in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für zulässig erklärt wird. Ist dies der Fall, so richtet sich auch diese Beförderung nach den ER CIV 1999, obwohl es sich eigentlich eher um eine Sonderform der Expressgutbeförderung handelt.

§ 3

§ 3 trägt der Tatsache Rechnung, dass Reisegepäck in zunehmendem Maße nicht mehr mit demselben Zug wie der Reisende befördert wird.

Artikel 19

Zahlung der Gepäckfracht

Die dem Artikel 10 § 1 ER CIM 1999 nachgebildete Regelung bestimmt, dass die Fracht bei Aufgabe des Reisegepäcks fällig ist. Die Parteien können jedoch einen abweichenden Fälligkeitszeitpunkt vereinbaren.

Artikel 20

Kennzeichnung des Reisegepäcks

Die Bestimmung entspricht weitgehend Artikel 21 § 2 Satz 1 ER CIV 1980.

Keine Regelung enthält Artikel 20 zu der Frage, ob der Beförderer bei Nichterfüllung der Kennzeichnungspflicht die Annahme des Gepäcks verweigern kann. Da nach den ER CIV 1999 keine Beförderungspflicht mehr besteht, bedarf es einer solchen, dem Artikel 21 § 2 Satz 2 ER CIV 1980 entsprechenden Regelung nicht. Gleiches gilt für die in Artikel 21 § 1 ER CIV 1980 enthaltene Regelung über die Verweigerung der Annahme von Gepäckstücken wegen mangelhaften Zustandes, mangelhafter Beschaffenheit oder mangelhafter Verpackung (vgl. Artikel 21 § 1 ER CIV 1980). Ist das Gepäck in mangelhaftem Zustand, wird dies jedoch nicht im Gepäckschein vermerkt, so besteht die Vermutung, dass das Reisegepäck bei der Übernahme in gutem Zustand war (vgl. Artikel 16 § 4).

Artikel 21

Verfügungsrecht über das Reisegepäck

Artikel 21 entspricht im Wesentlichen der Regelung des Artikels 23 § 5 Satz 2 ER CIV 1980. Da die am ehesten in Frage kommende Verfügung darin bestehen dürfte, dass der Reisende die Rückgabe des Gepäcks am Aufgabeort verlangt, wird die sich hierauf beziehende Regelung in Artikel 21 der Regelung über die Auslieferung am Bestimmungsort (Artikel 22) vorangestellt.

Artikel 22

Auslieferung

Die Regelung entspricht Artikel 23 §§ 1 bis 5 Satz 1 und §§ 6 bis 8 ER CIV 1980. Nicht geregelt ist die Auslieferungsfrist. Sie kann zwischen den Vertragsparteien vereinbart werden; dies kann auch durch Einbeziehung Allgemeiner Beförderungsbedingungen, die entsprechende Regelungen enthalten, erfolgen.

Kapitel IV

Fahrzeuge

Artikel 23

Beförderungsbedingungen

In Ergänzung der allgemeinen Bestimmung in Artikel 12 § 3, wonach auch Fahrzeuge aus Anlass einer Personenbeförderung zur Beförderung gemäß den ER CIV 1999 zugelassen werden können, bestimmt Artikel 23 näher, welche spezifischen Bedingungen für diese Beförderungen in den besonderen Bestimmungen der Allgemeinen Beförderungsbedingungen festgelegt werden können.

Artikel 24

Beförderungsschein

Die Bestimmung betreffend den Beförderungsschein für die Beförderung von Fahrzeugen ist wie Artikel 7 und 17, die den Beförderungsausweis und den Gepäckschein regeln, gestaltet. Dabei wird der Praxis insoweit Rechnung getragen, als der Beförderungsschein oft einen Teil des Beförderungsausweises bildet.

Ebenso wie beim Gepäckschein (Artikel 17 § 2 Buchstabe a) hat auch beim Beförderungsschein die Angabe der an der Beförderung beteiligten Beförderer (§ 3 Buchstabe a) Bedeutung wegen der Passivlegitimation nach Artikel 56 § 3.

Artikel 25

Anwendbares Recht

Die Regelung des Artikels 41 § 6 ER CIV 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 wurde in redaktionell geänderter Form beibehalten.

Titel IV

Haftung des Beförderers

Titel IV regelt die Haftung des Beförderers bei Tötung oder Verletzung von Reisenden (Kapitel I), bei Nichteinhaltung des Fahrplans (Kapitel II) sowie für Handgepäck, Tiere, Reisegepäck und Fahrzeuge (Kapitel III).

Wie unter „Allgemeines“ ausgeführt, bleibt das System der Haftung im Wesentlichen unverändert; es wurde nur insoweit angepasst, als es für seine Anwendung unter den Bedingungen der Trennung der Beförderungsleistung vom Betrieb der Eisenbahninfrastruktur notwendig erschien. Wie bisher bleibt es dabei, dass eine Abweichung von den Haftungsregelungen zu Lasten des Reisenden unzulässig ist (Artikel 5).

Angesichts des Wertverlusts des Sonderziehungsrechts wurde außerdem eine Erhöhung grundsätzlich aller Haftungshöchstgrenzen (nicht nur bei Tötung und Verletzung von Reisenden) beschlossen. Dies gilt insbesondere für die Mindestentschädigung im Falle von Tötung und Verletzung des Reisenden, die dann zum Tragen kommt, wenn das grundsätzlich anwendbare Landesrecht einen niedrigeren Betrag vorsieht.

Im Vergleich zum bisherigen Recht beläuft sich die Höchsthaftung danach auf folgende Beträge (die in DM ausgewiesenen Beträge wurden auf der Grundlage des Werts des Sonderziehungsrechts (SZR) von 1,42482 Euro am 2. Mai 2001 errechnet und gerundet):

Schadensursache	ER CIV 1980		ER CIV 1999	
Tod oder Körperverletzung eines **Reisenden**	70 000 SZR (= 195 069 DM)	Artikel 30 § 2	175 000 SZR (= 487 673 DM)	Artikel 30 § 2
Verlust oder Beschädigung von **Sachen**	700 SZR (= 1 950 DM)	Artikel 31	1 400 SZR (= 3 900 DM)	Artikel 34
gänzlicher oder teilweiser Verlust von **Reisegepäck**	*bei geführtem Schadensnachweis:* 40 SZR (= 112 DM) pro kg des verlorengegangenen Reisegepäcks *oder* 600 SZR (= 1 672 DM) je Gepäckstück	Artikel 38 § 1 Buchstabe a	*bei geführtem Schadensnachweis:* 80 SZR (= 224 DM) pro kg des verlorengegangenen Reisegepäcks *oder* 1 200 SZR (= 3 344 DM) je Gepäckstück	Artikel 41 § 1 Buchstabe a
	bei fehlendem Schadensnachweis: 10 SZR (= 28 DM) pro kg des verlorengegangenen Reisegepäcks *oder* 150 SZR (= 418 DM) je Gepäckstück	Artikel 38 § 1 Buchstabe b	*bei fehlendem Schadensnachweis:* 20 SZR (= 56 DM) pro kg des verlorengegangenen Reisegepäcks *oder* 300 SZR (= 836 DM) je Gepäckstück	Artikel 41 § 1 Buchstabe b
verspätete Auslieferung von **Reisegepäck**	*bei geführtem Schadensnachweis:* 0,40 SZR (= 1,12 DM) pro kg des Reisegepäcks *oder* 7 SZR (= 19,50 DM) pro Stück	Artikel 40 § 1 Buchstabe a	*bei geführtem Schadensnachweis:* 0,80 SZR (= 2,24 DM) pro kg des Reisegepäcks *oder* 14 SZR (= 39 DM) pro Stück	Artikel 43 § 1 Buchstabe a
	bei fehlendem Schadensnachweis: 0,07 SZR (= 0,19 DM) pro kg des Reisegepäcks *oder* 1,4 SZR (= 3,90 DM) pro Stück	Artikel 40 § 1 Buchstabe b	*bei fehlendem Schadensnachweis:* 0,14 SZR (= 0,39 DM) pro kg des Reisegepäcks *oder* 2,8 SZR (= 7,80 DM) pro Stück	Artikel 43 § 1 Buchstabe b
verspätete Auslieferung oder Verladung eines **Fahrzeugs**	Beförderungspreis	Artikel 41 §§ 1 und 2	Beförderungspreis	Artikel 44
Verlust eines **Fahrzeugs**	8 000 SZR (= 22 294 DM)	Artikel 41 § 3	8 000 SZR (= 22 294 DM)	Artikel 45
Verlust oder Beschädigung von **Gegenständen am/im Fahrzeug**	1 000 SZR (= 2 787 DM)	Artikel 41 § 4	1 400 SZR (= 3 900 DM)	Artikel 46

Kapitel I

Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

Artikel 26

Haftungsgrund

§ 1

Ebenso wie nach Artikel 26 § 1 ER CIV 1980 ist auch nach den ER CIV neuer Fassung Voraussetzung für die Haftung des Beförderers für Tötung oder Verletzung von Reisenden, dass der Schaden im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb entsteht. Für betriebsfremde Ereignisse muss der Beförderer also nicht einstehen. Ein betriebsfremdes Ereignis liegt nicht schon dann vor, wenn der Schaden auf Mängel eines Eisenbahnwagens zurückzuführen ist, der dem Beförderer nicht gehört. Es bestand Einvernehmen auf der Konferenz darüber, dass auch in diesem Falle ein „Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb" vorliegt. Gleiches gilt für die Eisenbahninfrastruktur. Insoweit enthalten allerdings die ER CIV 1999 eine ausdrückliche Regelung. So bestimmt Artikel 51, dass der Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur als Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnbeförderers anzusehen ist. Der Begriff „Eisenbahnbetrieb" umfasst somit nicht nur den Betrieb des Beförderers, sondern auch den Betrieb der Infrastruktur.

§ 2

Die in § 2 normierten Haftungsausschlussgründe weichen von denen der ER CIV 1980 in zweierlei Hinsicht zu Gunsten des Reisenden ab: Zum einen begründet ein ungewöhnliches Verhalten des Reisenden – anders als nach Artikel 26 § 2 Buchstabe b ER CIV 1980 – keinen absoluten Haftungsausschlussgrund. Zum anderen kann sich der Beförderer nicht, wie noch nach Artikel 26 § 2 Buchstabe c ER CIV 1980, auf ein Verhalten eines anderen Unternehmens, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, berufen, um sich von seiner Haftung zu befreien (vgl. § 2 Buchstabe c).

Der Verzicht auf den in Artikel 26 § 2 Buchstabe b ER CIV 1980 normierten Haftungsbefreiungsgrund „Verhalten des Reisenden, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht," erklärt sich aus Rücksichtnahme auf behinderte Reisende.

Die in § 2 Buchstabe c enthaltene Regelung, wonach ein Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, nicht als Dritter gilt mit der Folge, dass der Beförderer auch für die Fehler dieser Unternehmen haftet, dient dem besseren Schutz der Unfallopfer. Aus diesem Grunde findet sich die Regelung auch nur in den ER CIV 1999 und nicht in den ER CIM 1999. Da sie an sich im Widerspruch zu den Grundsätzen des Vertragsrechts steht, wurde ihre Übernahme im Bereich der Güterbeförderung abgelehnt.

Nach § 2 Buchstabe c kann sich der haftende Beförderer ähnlich wie im Falle der Haftung für durch die Infrastruktur verursachte Schäden schadlos halten, indem er sein Rückgriffsrecht gegen das andere Unternehmen geltend macht. Voraussetzungen und Umfang des in § 2 Buchstabe c erwähnten Rückgriffsrechts sind nicht geregelt. Dies ist Sache des Landesrechts, also des auf Grund der Kollisionsnormen der lex fori anzuwendenden materiellen Rechtes (vgl. hierzu Artikel 8 § 3 COTIF 1999). Die ER CIV 1999 regeln nur die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Beförderer und dem Reisenden.

§ 3

Ist der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen, hätte jedoch der Beförderer dieses Verhalten verhindern können, so haftet der Beförderer nach § 3 in vollem Umfange und nicht nur anteilig für den entstandenen Schaden.

§ 4

Die Regelung stellt klar, dass sich die Haftung des Beförderers für Schäden, die nicht im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während des Aufenthaltes des Reisenden im Eisenbahnwagen oder beim Ein- oder Aussteigen verursacht worden sind, nach dem anwendbaren nationalen Recht richtet und nicht durch die ER CIV 1999 berührt wird.

§ 5

§ 5 präzisiert, welcher Beförderer haftet, wenn die Beförderung auf Grund eines einzigen Beförderungsvertrages von mehreren vertraglichen Beförderern (aufeinander folgenden Beförderern) ausgeführt wird. Ähnlich wie nach Artikel 26 § 4 ER CIV 1980 ist in diesem Fall haftbarer Beförderer grundsätzlich derjenige, während dessen Beförderungsleistung der Unfall eingetreten ist. Wird die Beförderungsleistung jedoch nicht von dem Beförderer selbst, sondern von einem Dritten durchgeführt, mit dem der Reisende keine vertragliche Bindung hat (sog. ausführender Beförderer), so haftet der ausführende Beförderer gesamtschuldnerisch mit dem vertraglichen Beförderer. Gemäß Artikel 56 § 1 können Schadenersatzansprüche jedoch nur gegen einen der Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden. Auch in Zukunft erlischt also gemäß Artikel 56 § 7 das Wahlrecht bei der Klageerhebung, sobald die Klage gegen einen der Beförderer eingereicht ist.

Artikel 27

Schadenersatz bei Tötung

Während Artikel 26 die Frage regelt, ob die Eisenbahn haftet, regeln die Artikel 27 bis 29 die Frage, für welchen Schaden Ersatz zu leisten ist.

Artikel 27 entspricht inhaltlich Artikel 27 ER CIV 1980. Er bestimmt in seinem § 1, dass bei Tötung eines Reisenden die hieraus entstandenen notwendigen Kosten insbesondere für die Überführung und Bestattung sowie gegebenenfalls noch entstandene Kosten für die Pflege und Beförderung zu ersetzen sind. Nach § 2 ist außerdem den unterhaltsberechtigten Personen Schadenersatz zu leisten. Es handelt sich hierbei nicht um einen Unterhaltsanspruch.

Artikel 28

Schadenersatz bei Verletzung

Der Artikel entspricht inhaltlich Artikel 28 ER CIV 1980. Hervorzuheben ist, dass auch psychische Traumen – einen entsprechenden Kausalzusammenhang vorausgesetzt – zu Schadenersatzansprüchen führen können.

Artikel 29

Ersatz anderer Personenschäden

Dieser Artikel entspricht inhaltlich Artikel 29 ER CIV 1980. Während die Artikel 27 und 28 im Wesentlichen materielle Schäden betreffen, geht es in Artikel 29 vor allem um immaterielle Schäden, insbesondere um Schmerzensgeldansprüche (pretium doloris). Zwar erwähnt die Regelung nicht mehr, wie Artikel 29 ER CIV 1980, beispielhaft „pretium doloris“ und „ästhetische Unbill“. In der Sache sieht Artikel 29 jedoch keine Änderung vor.

Artikel 30

Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

Dieser Artikel entspricht inhaltlich Artikel 30 ER CIV 1980.

§ 1

Nach § 1 ist wie bisher der Ersatz bei Personenschäden grundsätzlich in Form eines Kapitalbetrages zu leisten. Der Berechtigte kann aber auch die Zahlung einer Rente verlangen, wenn dies nach Landesrecht zulässig ist.

§ 2

Nach § 2 bemisst sich die Höhe des Schadenersatzes, der wegen Arbeitsunfähigkeit des Reisenden, wegen Vermehrung seiner Bedürfnisse oder wegen des Verlustes des Unterhaltsanspruchs den unterhaltsberechtigten Personen zu leisten ist, grundsätzlich nach Landesrecht. Um sicherzustellen, dass dem Geschädigten ein gewisses Mindestmaß an Entschädigung zuteil wird, wird jedoch bestimmt, dass eine etwa nach dem anwendbaren Landesrecht vorgesehene Höchstgrenze für den Ersatz der genannten Schäden einen bestimmten Mindestbetrag nicht unterschreiten darf. Dieser in § 2 festgelegte Mindestbetrag beläuft sich nicht mehr, wie bisher nach Artikel 30 § 2 Satz 2 ER CIV 1980, auf 70 000 SZR, sondern auf 175 000 SZR, dies sind bei einem Stand des SZR am 2. Mai 2001 von 1,42482 Euro umgerechnet etwa 487 673 DM. Der Mindestbetrag orientiert sich an Artikel 7 Abs. 1 des Athener Übereinkommens von 1974 in der Fassung des Protokolls von 1990 zur Änderung dieses Übereinkommens. Die Kosten der Heilung sowie die Kosten der Bestattung sind in diesem Betrag nicht eingeschlossen. Diese Kosten sind stets in voller Höhe zu ersetzen.

Artikel 31

Andere Beförderungsmittel

Die Vorschrift regelt den Fall, dass die Beförderung nicht nur mit Eisenbahnwagen, sondern auch mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt wurde. Die anfänglich diskutierte Konzeption, auch derartige Beförderungen insgesamt dem Eisenbahnbeförderungsrecht zu unterstellen und insbesondere eine einheitliche Haftung zu normieren, erwies sich als nicht konsensfähig. Zwar bestimmen die ER CIV 1999 in Artikel 1 §§ 2 und 3, dass für ergänzende Beförderungen mit anderen Verkehrsmitteln, die Gegenstand eines einzigen Vertrages sind, die ER CIV 1999 gelten. Hinsichtlich der Haftung bleibt es aber wie bisher (Artikel 33 § 1 ER CIV 1980) dabei, dass der Beförderer für Schäden, die bei der Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln entstanden sind, nach den für diese geltenden Vorschriften haftet. Nur für Beförderungen auf Fährschiffen und für Ersatzbeförderungen mit anderen Beförderungsmitteln bei vorübergehender Unterbrechung des Eisenbahnbetriebs gelten Ausnahmen: Nach § 2 sind – wie schon bisher (vgl. Artikel 33 ER CIV 1980) – auf Personen- und Sachschäden, die bei der Beförderung auf einem Fährschiff während des Aufenthalts im Eisenbahnwagen oder beim Betreten oder Verlassen des Wagens entstehen, die Haftungsvorschriften der ER CIV anzuwenden. Gleiches gilt nach § 3 für alle Schäden, die bei der Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln entstehen, wenn infolge außerordentlicher Umstände der Beförderer seinen Betrieb vorübergehend unterbrechen muss und die Reisenden mit einem anderen Verkehrsmittel befördert werden. Obwohl der Unfall hier nicht „im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb“, sondern im Zusammenhang mit der vom Eisenbahnbeförderer veranlassten Ersatzbeförderung eingetreten ist, kann sich also der Reisende an die Eisenbahn halten und seine Ansprüche auf die ER CIV 1999 stützen. Anders als nach geltendem Recht (Artikel 33 § 3 ER CIV 1980) gilt diese Regelung ohne jede Einschränkung.

Kapitel II

Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans

Artikel 32

Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis

Mit Artikel 32 wird erstmalig eine Haftung dafür normiert, dass der Reisende wegen Ausfall eines Zuges, wegen Verspätung oder wegen Anschlussversäumnis seine Reise nicht am selben Tag fortsetzen kann. Bisher beschränkte sich die ER CIV 1980 darauf, insoweit auf das Recht am Schadensort zu verweisen (Artikel 47 § 1 ER CIV 1980). Für die internationale Zivilluftfahrt war dagegen internationales Einheitsrecht schon im Warschauer Abkommen von 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr geschaffen worden (vgl. Artikel 19 des Warschauer Abkommens).

Artikel 32 ist ähnlich wie Artikel 26 strukturiert: § 1 begründet eine vom Verschulden unabhängige Haftung des Beförderers. § 2 führt bestimmte Gründe auf, die zu einer Haftungsbefreiung führen. Die Haftungsbefreiungsgründe entsprechen denen des Artikels 26.

Die Ersatzansprüche sind nach § 1 Satz 2 auf die Zahlung der angemessenen Kosten der Übernachtung des Reisenden und der Kosten für die Benachrichtigung der den Reisenden erwartenden Personen beschränkt. Ob und inwieweit der Beförderer noch für andere durch die Verspätung verursachte Schäden haftet, bestimmt nach § 3 das Landesrecht.

Nicht ausdrücklich vorgesehen ist der Anspruch auf Erstattung einer Reservierungsgebühr, wenn der reservierte Platz wegen Verspätung nicht in Anspruch genommen werden kann. Die ausdrückliche Erwähnung dieses Anspruchs wurde als nicht erforderlich angesehen. Im Übrigen bleibt die in Artikel 44 enthaltene Sonderregelung über Ersatzansprüche bei verspätetem Verladen oder Ausladen eines Fahrzeuges von Artikel 32 unberührt.

Kapitel III

Haftung für Handgepäck, Tiere, Reisegepäck und Fahrzeuge

Abschnitt 1

Handgepäck und Tiere

Artikel 33

Haftung

§ 1

Obwohl der Fall der Tötung oder Verletzung von Reisenden bereits in Kapitel I (Artikel 26 bis 31) geregelt ist, wird er erneut in § 1 aufgegriffen, weil es hier um die Haftung des Beförderers für Schäden an Sachen, die der Reisende an sich trägt, am Handgepäck und an Tieren geht. Aus systematischen Gründen werden die Bestimmungen über die Haftung für Handgepäck, Tiere, Reisegepäck und Fahrzeuge zusammengefasst.

In der Sache ergibt sich keine Änderung gegenüber dem geltenden Recht. Gehen im Zusammenhang mit einer Tötung oder Verletzung des Reisenden Sachen oder sonstiges Handgepäck des Reisenden verloren oder werden sie beschädigt, gilt weiterhin eine vom Verschulden unabhängige Haftung des Beförderers, wie sie in Artikel 26 § 1 Abs. 2 ER CIV 1980 vorgesehen ist, mit den möglichen Haftungsbefreiungsgründen.

§ 2

Für nicht im Zusammenhang mit der Tötung oder Verletzung eines Reisenden entstandene Schäden an Sachen, die der Reisende an sich trägt, an mitgenommenem Handgepäck und an Tieren gilt – wie bisher nach Artikel 47 §§ 2 und 3 ER CIV 1980 – die Verschuldenshaftung.

Artikel 34

Beschränkung des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung von Sachen

Artikel 34 beschränkt wie bisher (Artikel 31 ER CIV 1980) den Schadenersatz, der auf Grund des Übereinkommens für Schäden an Handgepäck oder sonstigen Sachen bei Tod oder Körperverletzung des Reisenden zu zahlen ist, auf einen bestimmten Haftungshöchstbetrag. Dieser Betrag beläuft sich auf 1 400 SZR (umgerechnet etwa 3 900 DM) und damit auf das Doppelte, das nach geltendem Recht zu zahlen ist. Damit wird nicht nur der Realwertverlust des Sonderziehungsrechts ausgeglichen, sondern im Interesse des Geschädigten auch eine geringfügige reale Erhöhung des Haftungshöchstbetrages erreicht.

In allen anderen Fällen richten sich die Ansprüche wie bisher nach Landesrecht.

Artikel 35

Ausschluss der Haftung

Die Vorschrift übernimmt die an sich selbstverständliche Regelung des Artikels 24 ER CIV 1980.

Abschnitt 2

Reisegepäck

Artikel 36

Haftungsgrund

§ 1

Die mit Artikel 35 ER CIV 1980 übereinstimmende Regelung über die Haftung des Beförderers für Schäden wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung von Reisegepäck entspricht weitgehend der die Beförderung von Gütern betreffende Haftungsregelung der ER CIM (Artikel 23 ER CIM 1999): § 1 legt den Grundsatz der verschuldensunabhängigen Obhutshaftung des Beförderers fest. Die §§ 2 und 3 enthalten Haftungsausschlussgründe.

§§ 2 und 3

Die §§ 2 und 3 sind in Verbindung mit der Beweislastregelung in Artikel 37 zu lesen. Während bei den in § 2 aufgezählten Haftungsausschlussgründen der Beförderer nach Artikel 37 § 1 den kausalen Zusammenhang des geltend gemachten Grundes mit dem Eintritt des Schadens beweisen muss, um sich zu befreien, genügt bei den in § 3 aufgezählten Gründen die Möglichkeit eines solchen Zusammenhangs.

Artikel 37

Beweislast

Die Regelung steht im engen Zusammenhang mit Artikel 36 §§ 2 und 3. Auf die Bemerkungen zu dieser Vorschrift wird verwiesen.

Artikel 38

Aufeinander folgende Beförderer

Die Regelung entspricht der des Artikels 26 ER CIM 1999. Sie begründet eine gesamtschuldnerische Haftung des vertraglichen Beförderers einschließlich der Beförderer, die das Reisegepäck mit dem Gepäckschein oder das Fahrzeug mit dem Beförderungsschein übernehmen.

Artikel 38 beschränkt sich auf die Fälle der Haftung für Schäden an Reisegepäck und an einem beförderten Fahrzeug. Auf die zunächst erwogene Einführung einer gesamtschuldnerischen Haftung der an der Beförderung beteiligten aufeinander folgenden Beförderer auch im Falle der Tötung und Verletzung von Reisenden wurde verzichtet, weil kein Einvernehmen über die Bedingungen und Modalitäten dieser Haftung erzielt werden konnte.

Artikel 39

Ausführender Beförderer

Mit dieser Regelung wird erstmalig im internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht die im See- und Luftrecht bereits seit langem bekannte Rechtsfigur des „ausführenden Beförderers“ (vgl. Artikel 2 Satz 2 des Athener Übereinkommens von 1974, Artikel 10 der Hamburg-Regeln, Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen vom 18. September 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr – Abkommen von Guadalajara – BGBl. 1963 II S. 1159) eingeführt. Für das Güterbeförderungsrecht

befindet sich eine vergleichbare Regelung in Artikel 27 ER CIM 1999.

Ziel der Neuregelung ist, auch im internationalen Eisenbahnrecht dem Geschädigten einen leichteren Zugriff auf den tatsächlichen Schädiger zu ermöglichen und zugleich eine unbillige Belastung des Letzteren durch Begrenzung des Umfangs seiner Verpflichtung zu vermeiden.

Artikel 40

Vermutung für den Verlust

Die in Artikel 40 enthaltene Regelung über die Verlustvermutung entspricht der des Artikels 37 ER CIV 1980.

Artikel 41

Entschädigung bei Verlust

§ 1

Die Regelung entspricht Artikel 38 § 1 ER CIV 1980. Wie dieser bestimmt sie den bei Verlust von Reisegepäck zu zahlenden Höchstbetrag. Wird die Höhe des Schadens nachgewiesen, beläuft sich der Betrag auf 80 SZR (umgerechnet etwa 224 DM) je fehlendes Kilogramm Bruttogewicht oder 1 200 SZR (umgerechnet etwa 3 344 DM) je Gepäckstück (Buchstabe a). Damit wird der durch das Protokoll von 1990 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 1992 II S. 1182) von 34 auf 40 SZR je fehlendes Kilogramm Bruttomasse und von 500 auf 600 SZR je Gepäckstück angehobene Haftungshöchstbetrag noch einmal verdoppelt.

Der bei fehlendem Nachweis der Schadenshöhe für Verlust von Reisegepäck zu zahlende Haftungshöchstbetrag beträgt 20 SZR (umgerechnet etwa 56 DM) je fehlendes Kilogramm Bruttogewicht oder 300 SZR (umgerechnet etwa 836 DM) je Gepäckstück (Buchstabe b). Auch hier wird also der – bei der Revision durch das oben genannte Protokoll von 1990 allerdings unverändert gebliebene – Haftungshöchstbetrag der ER CIV 1980 verdoppelt.

§ 2

Die Regelung entspricht Artikel 38 § 2 ER CIV 1980. Eine Anpassung des Textes an die parallele Bestimmung in Artikel 30 § 4 ER CIM 1999 unterblieb, weil das dort berücksichtigte Steueraussetzungsverfahren für Reisegepäck nicht zur Anwendung kommt.

Artikel 42

Entschädigung bei Beschädigung

Dieser Artikel entspricht Artikel 39 ER CIV 1980.

Artikel 43

Entschädigung bei verspäteter Auslieferung

Dieser Artikel entspricht, mit Ausnahme der Haftungshöchstbeträge, Artikel 40 ER CIV 1980. Die Haftungshöchstbeträge betragen das Doppelte der nach Artikel 40 § 1 ER CIV 1980 vorgesehenen Beträge, nämlich bei nachgewiesener Schadenshöhe 0,80 SZR (umgerechnet etwa 2,24 DM) je Kilogramm Bruttomasse des Reisegepäcks oder 14 SZR (umgerechnet etwa 39 DM) je Gepäckstück (§ 1 Buchstabe a) und bei nicht nachgewiesener Schadenshöhe 0,14 SZR (umgerechnet etwa 0,39 DM) je Kilogramm Bruttomasse des Reisegepäcks oder 2,80 SZR (umgerechnet etwa 7,80 DM) je Gepäckstück (§ 1 Buchstabe b).

Abschnitt 3

Fahrzeuge

Abschnitt 3 enthält eigenständige Haftungsregelungen für Fahrzeuge. Diese Regelungen entsprechen im Wesentlichen Artikel 41 ER CIV 1980. Anders als dort verwendet Abschnitt 3 aber einheitlich den Begriff des „Fahrzeugs“. Klargestellt ist damit, wie sich aus der Definition des Begriffs „Fahrzeuge“ in Artikel 3 Buchstabe d ergibt, dass sowohl Kraftfahrzeuge als auch Anhänger erfasst sind.

Artikel 44

Entschädigung bei Verspätung

Die Bestimmungen über die Entschädigung bei verspäteter Ablieferung oder Verladung eines Fahrzeuges entsprechen im Wesentlichen Artikel 41 §§ 1 und 2 ER CIV 1980. Beibehalten wird insbesondere die Begrenzung des Haftungshöchstbetrages auf den Beförderungspreis.

Artikel 45

Entschädigung bei Verlust

Die Bestimmung über die Entschädigung bei Verlust eines Fahrzeuges entspricht im Wesentlichen Artikel 41 § 3 ER CIV 1980.

Der Höchstbetrag von 8 000 SZR (umgerechnet 22 294 DM) für Verlust (und damit auch für Beschädigung) eines Kraftfahrzeuges ist derselbe wie der des Artikels 41 § 3 ER CIV 1980 in der Fassung des Protokolls von 1990 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 1992 II S. 1182). Der auf der Generalversammlung der OTIF im Juni 1999 unterbreitete Vorschlag der deutschen Delegation, diesen Betrag auf 12 000 SZR anzuheben, wurde mangels Unterstützung durch Belgien, Bulgarien, die Schweiz, Spanien, Frankreich, Finnland und Polen abgelehnt. Angesichts des Realwertverlusts des Sonderziehungsrechts ist also im Ergebnis der Höchstbetrag der neuen ER CIV geringer als der im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls 1990 geltende Haftungshöchstbetrag. Er liegt aber immer noch über dem Betrag, auf den nach Artikel 6 der Anlage zu § 664 HGB in der Seeschifffahrt die Haftung für Verlust eines Fahrzeugs beschränkt ist (16 000 DM). Im Übrigen besteht nach Artikel 5 die Möglichkeit der Haftungserhöhung.

Artikel 46

Haftung hinsichtlich anderer Gegenstände

§ 1

Die Regelung über die Haftung hinsichtlich der im Fahrzeug untergebrachten Gegenstände entspricht im Wesentlichen Artikel 41 ER CIV 1980. Nach wie vor (vgl. Artikel 41 § 4 ER CIV 1980) haftet der Beförderer hinsichtlich der im Fahrzeug untergebrachten Gegenstände nur bei Verschulden. Neu ist die Regelung, wonach den im Fahrzeug untergebrachten Gegenständen auch die Gegenstände gleichgestellt werden, die sich in fest am Fahrzeug angebrachten Behältnissen wie etwa Gepäckbehältern oder Skiboxen befinden. Im Übrigen wird der

Haftungshöchstbetrag von bisher 1 000 SZR (umgerechnet etwa 2 787 DM) auf 1 400 SZR (umgerechnet etwa 3 900 DM) um 40 % angehoben.

§ 2

Für Gegenstände, die außerhalb eines aus Anlass einer Personenbeförderung beförderten Fahrzeuges, jedoch nicht geschützt durch solche Behältnisse, untergebracht sind, und für die erwähnten Behältnisse selbst haftet der Beförderer nur bei qualifiziertem Verschulden. Wird ein solcher Nachweis geführt, wird, wie auch in allen anderen Fällen (vgl. Artikel 48), in unbeschränkter Höhe gehaftet.

Artikel 47

Anwendbares Recht

Die dem Artikel 41 § 6 ER CIV 1980 entsprechende Regelung erklärt die Bestimmungen über die Haftung bei Beschädigung von Reisegepäck für anwendbar, soweit in Abschnitt 3 keine Sonderregelungen enthalten sind.

Kapitel IV

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 48

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die Regelung entspricht Artikel 42 ER CIV 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von 1990.

Artikel 49

Umrechnung und Verzinsung

Die Bestimmung entspricht im Wesentlichen Artikel 43 ER CIV 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von 1990. Abweichend hiervon verdoppelt jedoch § 4 die Bagatellgrenze, obwohl diese bereits durch das Änderungsprotokoll 1990 verdoppelt worden war. Sie beträgt nunmehr 16 Sonderziehungsrechte (umgerechnet etwa 45 DM). Die deutsche Delegation hatte sich im Interesse des Reisenden gegen eine solche drastische Anhebung ausgesprochen, jedoch nicht die hinreichende Unterstützung erhalten.

Artikel 50

Haftung bei nuklearem Ereignis

Die Regelung des Artikels 44 ER CIV 1980 wurde unverändert übernommen.

Artikel 51

Personen, für die der Beförderer haftet

Satz 1 bestimmt, abweichend von Artikel 45 Abs. 1 ER CIV 1980, dass der Beförderer für die darin genannten Personen nur haftet, soweit diese in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Diese neu gewählte Formulierung entspricht Artikel 3 CMR.

Mit der in Satz 2 enthaltenen Bestimmung, wonach der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur als Erfüllungsgehilfe des Beförderers und daher als Person, für deren Handlungen und Verrichtungen der Beförderer haftet, anzusehen ist, wird noch einmal die bereits in Artikel 26 § 2 Buchstabe c enthaltene Regelung bekräftigt, dass sich der Beförderer für Handlungen dieser Personen nicht mit dem Argument von seiner Haftung befreien kann, der Unfall sei auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen. Darüber hinaus wird durch Satz 2 klargestellt, dass sich die Haftung des Betreibers der Infrastruktur nicht nach dem anwendbaren Landesrecht richtet, sondern nach den ER CIV 1999 (vgl. Artikel 52 § 2).

Artikel 52

Sonstige Ansprüche

Die dem Artikel 41 ER CIM 1999 entsprechende Vorschrift soll, wie schon Artikel 46 ER CIV 1980, verhindern, dass das für die vertraglichen Ansprüche gesetzlich geregelte Haftungssystem durch die Geltendmachung von Ansprüchen auf außervertraglicher Grundlage umgangen wird. Die Interessen vertragsfremder Dritter sind außerhalb des Beförderungsrechtes zu schützen.

Titel V

Haftung des Reisenden

Titel V befasst sich nur mit einer Regelung: der Haftung des Reisenden gegenüber seinem Beförderer. Vergleichbare Bestimmungen finden sich in den ER CIV 1980 in Artikel 22 § 1 und Artikel 15 § 6.

Artikel 53

Besondere Haftungsgründe

Im Gegensatz zu den ER CIV 1980 (Artikel 22 § 1 und Artikel 15 § 6) begründet Artikel 53 einheitlich sowohl für den Fall der Haftung des Reisenden wegen Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen als auch für den Fall der Schadensverursachung durch vom Reisenden mitgenommene Gegenstände oder Tiere eine Haftung für vermutetes Verschulden mit der Möglichkeit, sich von dieser Haftung zu befreien. Die bisherige Differenzierung zwischen einer verschuldensunabhängigen Haftung bei Nichterfüllung gewisser Bestimmungen der ER CIV (Artikel 22 § 1 ER CIV 1980) und einer Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast für Schäden, die durch mitgenommene Gegenstände oder Tiere verursacht werden (Artikel 15 § 6 ER CIV 1980), wurde nicht mehr für angebracht gehalten.

Durch die Überschrift „Besondere Haftungsgründe“ soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die hier enthaltene Aufzählung von Haftungsgründen nicht als erschöpfend anzusehen ist. Die Haftung des Reisenden bei Verletzung anderer Pflichten richtet sich allerdings nach Landesrecht.

Titel VI

Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 54

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

Die Regelung entspricht Artikel 48 §§ 1 und 2 ER CIV 1980. Im Frachtrecht findet sich eine gleichlautende Regelung in Artikel 42 ER CIM 1999.

Artikel 55

Reklamationen

§ 1

Die Vorschrift hat ihr Vorbild in Artikel 49 § 1 ER CIV 1980. Anders als dort werden jedoch nicht mehr im Einzelnen die Personen aufgeführt, an die Reklamationen zu richten sind. Durch die Verwendung der Formulierung „an den Beförderer zu richten, gegen den Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können“ in Satz 1 wird vielmehr eine Verknüpfung der Vorschrift mit Artikel 56 vorgenommen. Nach Satz 2 können im Falle einer Beförderung durch aufeinander folgende Beförderer Reklamationen auch bei dem Beförderer eingereicht werden, der im Staat des Wohnsitzes oder des gewöhnlichen Aufenthaltes des Reisenden seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist. Die Geschäftsstelle muss also im Namen des Beförderers gehandelt haben. Hat sie nur eine Vermittlungstätigkeit bei Abschluss des Beförderungsvertrages übernommen, kommt es auf den Wohnsitz oder den gewöhnlichen Aufenthalt des Reisenden in dem Staat, in dem sich die Geschäftsstelle befindet, nicht an.

Der Begriff „Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle“ ist in gleichem Sinne zu verstehen wie der in Artikel 5 Nr. 5 des Europäischen Übereinkommens über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EuGVÜ) benutzte Begriff. Es handelt sich um den „Mittelpunkt geschäftlicher Tätigkeit, der auf Dauer als Außenstelle eines Stammhauses hervortritt, eine Geschäftsführung hat und sachlich so ausgestattet ist, dass er in der Weise Geschäfte mit Dritten betreiben kann, dass diese, obgleich sie wissen, dass möglicherweise ein Rechtsverhältnis mit dem im Ausland ansässigen Stammhaus begründet wird, sich nicht unmittelbar an dieses zu wenden brauchen, sondern die Geschäfte an dem Mittelpunkt geschäftlicher Tätigkeit abschließen können, der dessen Außenstelle ist“ (EuGH, Urteil vom 22. November 1978 in der Rechtssache 33/78, veröffentlicht in der Sammlung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes Jahrgang 1978 S. 2183).

§§ 2 und 3

§ 2 entspricht Artikel 49 § 2 Abs. 1 ER CIV 1980. § 3 entspricht Artikel 49 § 4 und § 2 Abs. 2 ER CIV 1980.

Artikel 56

Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

Diese Bestimmung hat ihr Vorbild in Artikel 51 ER CIV 1980.

§ 1

§ 1 regelt, ebenso wie Artikel 51 § 1 ER CIV 1980, zunächst den Fall, dass eine Beförderung von mehreren aufeinander folgenden Beförderern ausgeführt und ein Schadenersatzanspruch wegen Tötung oder Verletzung geltend gemacht wird. Wie bisher ist in diesem Falle „haftbarer Beförderer“ derjenige, der die Beförderungsleistung erbracht hat, bei der sich der Unfall ereignet hat (Artikel 26 § 5).

§§ 2 und 3

Die §§ 2 und 3 sind dem Artikel 51 § 3 ER CIV 1980 nachgebildet. Abweichend hiervon spricht jedoch § 2 nicht mehr von der „Abgangsbahn“ oder „Bestimmungsbahn“, sondern von dem „ersten“ oder dem „letzten“ Beförderer. Im Vergleich zum geltenden Recht neu ist auch die Erwähnung des „aufeinander folgenden Beförderers“.

Wer der erste oder letzte Beförderer oder der „aufeinander folgende“ Beförderer ist, lässt sich mit Hilfe des Gepäck- oder Beförderungsscheins feststellen. Denn der Mindestinhalt des Gepäckscheins und des Beförderungsscheins schließt die Angabe der Beförderer ein (Artikel 17 § 2 Buchstabe a, Artikel 24 § 3 Buchstabe a). Darauf, ob diese Eintragung mit Zustimmung des betroffenen Beförderers erfolgt ist, kommt es nicht an. Wenn allerdings ein „aufeinander folgender“ Beförderer in Anspruch genommen werden soll, obwohl er Gepäck oder Fahrzeug überhaupt nicht übernommen hat, besteht nach § 3 eine Passivlegitimation nur, wenn er mit seiner Zustimmung in den Gepäckschein oder in den Beförderungsschein eingetragen wurde.

§§ 4 und 5

§ 4 entspricht Artikel 51 § 2 ER CIV 1980. § 5 entspricht Artikel 51 § 5 ER CIV 1980.

§ 6

Mit § 6 wird erstmals auch eine den ausführenden Beförderer betreffende Regelung eingeführt. Der Grund hierfür liegt in der erstmaligen Einführung dieser Rechtsfigur in das internationale Personenbeförderungsrecht (vgl. Artikel 39).

§ 7

Die Regelung entspricht Artikel 51 § 4 ER CIV 1980.

Artikel 57

Gerichtsstand

Ebenso wie das geltende Recht (Artikel 52 ER CIV 1980) bestimmt Artikel 57 als ausschließlichen Gerichtsstand den des Beklagten. Abweichend vom geltenden Recht gilt dies jedoch nicht nur für andere Klagen als die auf Schadenersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden. § 1 erfasst vielmehr alle auf die ER CIV 1999 gegründeten Ansprüche. Einen Gerichtsstand des Tatorts, wie ihn noch Artikel 52 § 1 ER CIV 1980 begründet, kennt Artikel 57 nicht. Stattdessen eröffnet er jedoch, abweichend vom geltenden Recht, die Möglichkeit der Gerichtsstandsvereinbarung.

Die auf die ER CIV 1999 gegründeten Ansprüche können nach § 1 nur vor den Gerichten der Mitgliedstaaten geltend gemacht werden. Dies gilt ungeachtet dessen, dass nach Artikel 55 Reklamationen auch in anderen Staaten eingereicht werden können. Die Einschränkung hinsichtlich der gerichtlichen Zuständigkeit wurde jedoch wegen des bei Personenschäden in großem Umfang anwendbaren Landesrechtes für notwendig gehalten, also des nach dem Internationalen Privatrecht der lex fori zu bestimmenden materiellen Rechts (Artikel 8 § 3 COTIF 1999).

Für die Beförderung von Gütern findet sich eine vergleichbare Regelung in Artikel 46 ER CIM 1999 – allerdings ohne eine Beschränkung der gerichtlichen Zuständigkeit auf die Mitgliedstaaten der OTIF.

Artikel 58

Erlöschen der Ansprüche bei Tötung und Verletzung

§ 1

Diese Regelung entspricht Artikel 53 § 1 ER CIV 1980. Wie dort erlöschen nach Ablauf einer bestimmten Frist die Ansprüche wegen Tötung oder Verletzung eines Reisenden. Abweichend vom geltenden Recht ist aber die Frist in § 1 deutlich länger: Nach § 1 muss der Berechtigte nicht mehr innerhalb von sechs Monaten, sondern innerhalb von zwölf Monaten, nachdem er vom Schaden Kenntnis erlangt hat, dem Beförderer den Unfall anzeigen, um das Erlöschen des Schadenersatzanspruchs zu verhindern. Der Antrag Deutschlands, bei Tötung und Verletzung von Reisenden überhaupt kein Erlöschen der Ansprüche vorzusehen, sondern allein auf die Verjährungsregelung des Artikels 60 abzustellen, erwies sich als nicht konsensfähig.

§ 2

Die Regelung ist nahezu wortgleich mit Artikel 53 § 2 ER CIV 1980.

Artikel 59

Erlöschen der Ansprüche bei Beförderung von Reisegepäck

Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen Artikel 54 ER CIV 1980. Gemäß § 2 Buchstabe d wird jedoch, um ein Erlöschen der Ansprüche bei Beförderung von Reisegepäck zu verhindern, nur noch der Nachweis des einfachen Verschuldens des Beförderers verlangt. Nach Artikel 54 § 2 Buchstabe d ER CIV 1980 ist hingegen erst bei dem Nachweis von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Beförderers ein Erlöschen des Anspruchs ausgeschlossen. Auch die parallele Bestimmung der ER CIM 1999 (Artikel 47 § 2 Buchstabe d) verlangt den Nachweis qualifizierten Verschuldens. Die ER CIV 1999 räumen also dem Schutz des Reisenden einen größeren Stellenwert ein.

Artikel 60

Verjährung

Die Bestimmung entspricht im Wesentlichen Artikel 55 ER CIV 1980. Die Regelung über den Beginn der Verjährung (§ 3) wurde jedoch nach dem Vorbild von Artikel 48 § 2 ER CIM 1999 vereinfacht.

Titel VII

Beziehungen der Beförderer untereinander

Artikel 61

Aufteilung des Beförderungspreises

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich Artikel 56 ER CIV 1980, wurde jedoch redaktionell angepasst. Neu ist dagegen § 2, aus dem hervorgeht, dass den Beförderungsdokumenten im Verhältnis der aufeinander folgenden Beförderer zueinander Beweiswirkung zukommt. Die Regelung hat ihr Vorbild in Artikel 49 ER CIM 1999.

Artikel 62

Rückgriffsrecht

Diese Bestimmung entspricht Artikel 57 ER CIV 1980.

Artikel 63

Rückgriffsverfahren

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen den Artikeln 59 und 60 ER CIV 1980. Anders als nach Artikel 60 § 1 ER CIV 1980 ist allerdings nach § 4 nicht nur das Gericht am Sitz des Eisenbahnbeförderers, gegen den Rückgriff genommen wird, für Rückgriffsklagen zuständig, sondern je nach Wahl des Klägers auch das Gericht des Staates, in dem sich die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle befindet, die für einen der beteiligten Beförderer den Beförderungsvertrag geschlossen hat.

Artikel 64

Vereinbarungen über den Rückgriff

Artikel 64 entspricht im Wesentlichen Artikel 61 ER CIV 1980; Abweichungen von Verfahrensregeln in Artikel 63 sind jedoch nicht zulässig.

5. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen)

Allgemeines

1. Die Reform des internationalen Rechts der Güterbeförderung auf der Schiene ist – ebenso wie die des internationalen Rechts der Personenbeförderung auf der Schiene – ausgelöst durch die Umstrukturierung des Eisenbahnwesens infolge der Liberalisierung im Eisenbahnverkehr insbesondere durch die Richtlinie 91/440/ EWG. Das in den ER CIM 1999 kodifizierte internationale Eisenbahngüterbeförderungsrecht wird an diese Veränderungen angepasst. Zugleich wird es modernisiert und dem für andere Verkehrsträger geltenden Recht, insbesondere dem Übereinkommen von 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie dem Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (im Folgenden: Hamburg-Regeln), stärker angenähert.
2. Die hierdurch bedingten Änderungen des internationalen Eisenbahngüterbeförderungsrechts sind umfangreich. Die wesentlichen Neuerungen sind folgende:
   - Das System eingetragener Linien wird weitgehend aufgegeben. Anders als die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr – im Folgenden: ER CIM 1980) gelten die neuen ER CIM 1999 grundsätzlich für alle Verträge über durchgehende internationale Eisenbahngüterbeförderungen. Selbst Straßen- und Binnenschiffsbeförderungen unterliegen, ohne dass es insoweit

auf die Eintragung in einer Linie ankommt, den ER CIM 1999, allerdings nur insoweit, als diese Beförderungen auf der Grundlage eines einheitlichen Vertrages erfolgen, sie Binnenbeförderungen sind und die internationale Schienenbeförderung lediglich ergänzen. Nur im Fall von Beförderungen, die eine nationale oder internationale Seestrecke oder eine grenzüberschreitende Beförderung auf Binnengewässern einschließen, wird das System eingetragener Linien beibehalten.

– Beförderungs- und Tarifpflicht werden aufgehoben. Da der Eisenbahnbeförderer mithin künftig die Möglichkeit hat, den Abschluss eines Beförderungsvertrages abzulehnen, wird auf die Aufnahme einer Liste der zur Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände, wie sie noch Artikel 4 ER CIM 1980 enthält, verzichtet.

– Der Beförderungsvertrag wird als Konsensualvertrag ausgestaltet. Der Frachtbrief, der auch in elektronischer Form erstellt werden kann (Artikel 6 § 9), ist, ebenso wie der CMR-Frachtbrief, nur noch Beweisdokument.

– Mängel der Eisenbahninfrastruktur oder der Sicherungssysteme werden, trotz der durch die Umstrukturierung des Eisenbahnwesens bedingten Trennung des Infrastrukturbetreibers vom Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem Eisenbahnbeförderer zugerechnet. Er kann sich also gegenüber dem Kunden hierauf nicht berufen, um sich von seiner Haftung freizuzeichnen.

– Auf eine eigenständige Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP – Anlage II zu Artikel 8 § 1 ER CIM 1980), für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RICo – Anlage III zu Artikel 8 § 2 ER CIM 1980) sowie für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (RIEx – Anlage IV zu Artikel 8 § 3 ER CIM 1980) wird verzichtet. Einzelne Sonderbestimmungen betreffend die Haftung bei der Beförderung von Eisenbahnwagen und Containern finden sich nun in den Artikeln 24, 30 § 3 und Artikel 32 § 3. Die Verwendung von Privatwagen und sonstigen Eisenbahnwagen wird im Übrigen in den Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUV – Anhang D zum COTIF 1999) geregelt. Sonderabmachungen betreffend die Beförderung von Expressgut können von den Parteien vereinbart werden.

– Die Beförderung von Gefahrgütern in anderen Zügen als in Güterzügen wird im Rahmen der neuen Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID – Anhang C zum COTIF 1999) geregelt.

– Durch Verzicht auf zahlreiche Einzelregelungen wird den Vertragsparteien eine größere Gestaltungsfreiheit eingeräumt, so etwa bei der Bestimmung des Beförderungswegs, der Lieferfrist und von Frachtzuschlägen. Die Möglichkeit, durch bilaterale Abkommen von dem internationalen Einheitsrecht abzuweichen oder zwingende Regelungen durch Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen zu modifizieren (vgl. Artikel 8 § 4 ER CIM 1980), wird eingeschränkt (Artikel 4, 5).

Im Übrigen werden die ER CIM 1999 neu strukturiert. In Titel I, der wie bisher allgemeine Bestimmungen enthält, erscheinen keine Bestimmungen mehr zur Rechnungseinheit, zu Zusatzbestimmungen sowie zum anwendbaren Landesrecht. Da diese für alle Anhänge zum COTIF gelten, sind sie im Grundübereinkommen (Artikel 8 bis 10 COTIF 1999) zu finden. In Titel II, der mit „Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages“ überschrieben ist, sind die bisher in Titel III der ER CIM 1980 enthaltenen Vorschriften über das Verfügungsrecht von Absender und Empfänger sowie über Beförderungs- und Ablieferungshindernisse aufgenommen worden. Titel VII der ER CIM 1980 über „Ausnahmebestimmungen“ wurde gestrichen.

3. Trotz des Bestrebens, das Recht der Güterbeförderung auf der Schiene dem für andere Verkehrsträger geltenden Recht stärker anzugleichen, weichen die ER CIM 1999 noch in zahlreichen Punkten von dem Recht anderer Verkehrsträger, insbesondere von der CMR, ab. Der Grund hierfür liegt zum Teil in der Besonderheit des Eisenbahntransports, zum Teil in dem Bemühen um den Erhalt oder die Verbesserung des Kundenschutzes sowie um Rechtsklarheit.

   Abweichungen von der CMR bestehen vor allem in folgenden Bereichen:

   – Abweichend von der CMR kann der Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen erweitern (Artikel 5 letzter Satz).

   – Elektronische Frachtbriefe werden ausdrücklich zugelassen (Artikel 6). Anders als nach Artikel 9 CMR entfaltet der Frachtbrief jedoch grundsätzlich nur dann Beweiskraft für den äußerlich guten Zustand des Gutes und seiner Verpackung und für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern, wenn der Beförderer das Gut verladen hat (Artikel 12 § 3). Für den Fall, dass der Beförderer das Gut verladen hat, entfaltet der Frachtbrief allerdings auch Beweiskraft hinsichtlich der im Frachtbrief angegebenen Menge.

   – Die Haftung des Beförderers für Verlust oder unrichtige Verwendung der dem Frachtbrief beigegebenen Urkunden wird eigenständig und nicht bloß durch Verweisung auf das auf Kommissionsgeschäfte anwendbare Recht geregelt (Artikel 15 § 3).

   – Die Zahlungspflicht des Empfängers erstreckt sich auf alle „sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen“ (Artikel 17 § 1) und nicht, wie nach Artikel 13 CMR, nur auf die aus dem Frachtbrief hervorgehenden Kosten.

   – Die Weisungsbefugnis des Empfängers besteht, anders als nach Artikel 12 CMR, grundsätzlich schon vom Zeitpunkt der Ausstellung eines Frachtbriefes an (Artikel 18 § 3). Der Beförderer, der Weisungen des Absenders oder des Empfängers ausführt, ohne sich das Frachtbriefdoppel vorlegen zu lassen, haftet beschränkt auf die Höhe des bei Verlust des Gutes zu zahlenden Betrages (Artikel 19 § 7).

   – Im Falle eines Beförderungshindernisses muss der Beförderer nicht grundsätzlich eine Weisung des Absenders oder Empfängers einholen (vgl. Artikel 14 Abs. 1 CMR), sondern er kann grundsätzlich

selbst entscheiden, ob er Weisungen des Absenders oder des Empfängers einholen will (Artikel 20 § 1).

- Unter den Haftungsausschlussgrund „Beförderung in offenem Wagen“ fällt auch die Beförderung in Wagen mit Decken (Artikel 23 § 3). Sowohl für den Fall der Beförderung in Wagen mit Decken als auch für den der Beförderung in Containern bestehen jedoch besondere Grundsätze. Der Haftungsausschlussgrund „natürlicher Schwund“ wird stets bei Fehlen von 2 % der Masse bei Flüssiggut oder 1 % der Masse bei Trockengut angesehen (Artikel 31 in Verbindung mit Artikel 23 § 3 Buchstabe d). Bezüglich der Haftungsausschlussgründe „natürliche Beschaffenheit des Gutes“ und „Beförderung lebender Tiere“ kennen die ER CIM 1999 abweichend von Artikel 18 Abs. 4 und 5 CMR keine Regelung, wonach sich der Beförderer hierauf nur berufen kann, wenn er alle ihm obliegenden Maßnahmen getroffen hat.
- Die Haftungsgrenze für Verlust oder Beschädigung von Gut beläuft sich wie bisher und abweichend von Artikel 23 Abs. 3 CMR auf 17 Sonderziehungsrechte pro fehlendem Kilogramm Bruttomasse (Artikel 30 § 2, Artikel 32 § 2). Bei Verlust oder Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen oder Containern ist jedoch einzige Haftungsgrenze der Wert dieser Güter (Artikel 30 § 3, Artikel 32 § 3). Zu den darüber hinaus zu erstattenden Beträgen zählen nicht Verbrauchsabgaben auf Güter, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden (Artikel 30 § 4, Artikel 32 § 4). Die Haftungsgrenze bei Lieferfristüberschreitung beträgt das Vierfache und nicht, wie nach Artikel 23 Abs. 5 CMR, das Einfache der Fracht (Artikel 33 § 1).
- Bei Feststellung eines Verlustes oder einer Beschädigung hat der Beförderer eine Tatbestandsaufnahme durchzuführen (Artikel 42). Nach Artikel 47 §§ 1 und 2 erlöschen Schadenersatzansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, wenn der Schaden nicht innerhalb der vorgegebenen Reklamationsfrist angezeigt wurde. Die Reklamationsfrist bei Lieferfristüberschreitung beträgt nach Artikel 47 § 2 Buchstabe c 60 Tage, nach Artikel 30 CMR hingegen 21 Tage.
- Das Rechtsinstitut des „ausführenden Beförderers“ wird eingeführt (Artikel 27).
- Für die Formulierung des qualifizierten Verschuldens wird die international gebräuchliche Formulierung gewählt (Artikel 36).
- Der Infrastrukturbetreiber wird als Erfüllungsgehilfe qualifiziert (Artikel 40).
- Für die Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr gelten besondere, an die Hamburg-Regeln angeglichene Regelungen (Artikel 38).

4. Trotz der dargestellten Abweichungen von anderen international anerkannten transportrechtlichen Übereinkommen begrüßt die Bundesregierung das neue Recht nachdrücklich. Es klärt die durch die Umstrukturierung des Eisenbahnwesens aufgetretenen Rechtsunsicherheiten und modernisiert das Eisenbahnrecht in wichtigen Punkten.

Im Einzelnen

Titel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

§§ 1 und 2

Die ER CIM 1999 finden, vorbehaltlich der Regelungen in den §§ 3 und 4, auf Verträge über eine internationale Eisenbahngüterbeförderung Anwendung. Da ein solcher Vertrag nach Artikel 6 § 2 auch ohne Ausstellung eines Frachtbriefs wirksam geschlossen werden kann, kommt es also für die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht mehr darauf an, ob Sendungen mit einem Frachtbrief aufgegeben werden.

Die den ER CIM 1999 unterfallenden Verträge müssen eine entgeltliche Beförderung zum Gegenstand haben. Unentgeltliche Hilfsgütersendungen fallen also nicht in den Anwendungsbereich der ER CIM 1999. Die Vertragsparteien können jedoch die Anwendung auch auf diesen Fall vertraglich vereinbaren, soweit dem nicht zwingendes nationales Recht entgegensteht.

Die Internationalität des Vertrages bestimmt sich, vorbehaltlich der Regelung in § 5, danach, ob der Ort der Übernahme und der der Ablieferung des Gutes in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der OTIF liegen. Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsbahnhof im Gebiet desselben Mitgliedstaates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, fallen also nicht in den Anwendungsbereich der ER CIM 1999. Liegen der Übernahme- und der Ablieferungsort in verschiedenen Staaten, befindet sich jedoch lediglich einer dieser Orte in einem Mitgliedstaat, so sind die ER CIM 1999 nur anzuwenden, wenn die Parteien des Vertrages dies vereinbart haben. Dass eine solche materielle Rechtswahl möglich ist, wird durch § 2 gewährleistet. Die Regelung ist insoweit lex specialis gegenüber Regelungen, die die Gestaltungsfreiheit der Parteien insoweit einschränken und die zu dem auf den Vertrag anwendbaren nationalen Recht eines Mitgliedstaates gehören.

Damit können Verträge über eine durchgehende Beförderung auf der Grundlage der ER CIM 1999 auch im Verkehr von und nach Staaten geschlossen werden, die dem SMGS angehören, also dem vorwiegend in osteuropäischen und asiatischen Staaten geltenden Übereinkommen vom 1. November 1951 über internationale Verträge über die Beförderung von Gütern auf der Schiene. Allerdings zwingt § 2 die Parteien des Beförderungsvertrages nicht, die ER CIM 1999 anzuwenden. Sie können stattdessen auch – wie es bisher im Ost-West-Verkehr nötig war – mehrere Beförderungsverträge abschließen.

§§ 3 und 4

Die §§ 3 und 4 erweitern den in § 1 festgelegten sachlichen Anwendungsbereich der ER CIM 1999 auf Verträge über eine multimodale Beförderung, also auf Verträge, die nicht nur eine Eisenbahnbeförderung zum Gegenstand haben, sondern auch eine Beförderung auf der Straße, auf Binnengewässern oder auf See.

Erforderlich für die Anwendung der ER CIM 1999 auf diese Verträge ist zunächst, dass eine solche Beförderung „in Ergänzung“ der Schienenbeförderung erfolgt. Die hier gewählte Formulierung „in Ergänzung“ soll zum Ausdruck bringen, dass Hauptgegenstand des Vertrages die Schienenbeförderung sein muss. Die Strecke, die auf der Straße oder auf Binnen- oder Seegewässern zurückgelegt wird, muss also im Vergleich zu der Strecke, die auf Schienen zurückgelegt wird, verhältnismäßig kurz sein.

Handelt es sich bei der ergänzenden Beförderung um eine Beförderung auf der Straße, so ist weitere Voraussetzung für eine Anwendung der ER CIM 1999, dass die ergänzende Straßenbeförderung ausschließlich eine Binnenbeförderung ist (§ 3). Bei einer ergänzenden Beförderung auf Binnengewässern ist es dagegen auch möglich, dass diese international ist. In diesem Fall muss diese ergänzende Beförderung jedoch auf einer eingetragenen Binnenschifffahrts-Linie durchgeführt werden (§ 4). Darauf, ob auch die Eisenbahnbeförderung international ist, kommt es dann aber nicht mehr an. Ergänzende Beförderungen auf See müssen dagegen in jedem Falle international sein (§ 4). Ebenso wie bei ergänzenden internationalen Beförderungen auf Binnengewässern gilt insoweit jedoch, dass die Beförderung auf einer eingetragenen Linie durchgeführt werden muss, dass es aber einer grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene nicht bedarf. Durch die Ausklammerung ergänzender internationaler Beförderungen mit Ausnahme von Schiffsbeförderungen auf einer eingetragenen Linie sollen Konflikte mit internationalen unimodalen Übereinkommen über internationale Güterbeförderungsverträge ausgeschlossen und Rechtssicherheit geschaffen werden.

Die dargestellten Regelungen führen im Vergleich zum geltenden Recht (vgl. Artikel 2 § 2 COTIF 1980 in der Fassung des Protokolls von 1990) zu einer erheblichen Ausweitung des Anwendungsbereichs des internationalen Schienenbeförderungsrechts. Denn anders als nach geltendem Recht kommt es nicht mehr darauf an, dass die ergänzenden Beförderungen auf einer eingetragenen Linie und mit einem durchgehenden internationalen Eisenbahnfrachtbrief durchgeführt werden.

Da diese Ausweitung des Anwendungsbereichs der ER CIM 1999 wegen deren unimodaler Ausrichtung sachlich kaum zu rechtfertigen ist und außerdem zu Wertungswidersprüchen führt, weil sie zur Anwendung der ER CIM 1999 auf nationale Straßen- oder Binnenschiffstransporte, aber nur ausnahmsweise auch auf nationale Eisenbahntransporte zwingt, stieß sie auch auf erhebliche Bedenken von deutscher Seite. Die von Deutschland beantragte Streichung der Regelungen in den §§ 3 und 4 erwies sich jedoch als nicht konsensfähig. Um aber zumindest zu verhindern, dass wegen der Einbeziehung nationaler ergänzender Beförderungen auf der Straße oder Schiene derjenige, der diese Beförderung durchführt, ohne Kenntnis davon zu haben, dass sich ihr eine internationale Eisenbahnbeförderung anschließt, nach Artikel 39 den Haftungsvorschriften der ER CIM 1999 unterworfen ist und nach Artikel 45 § 6 vom Absender verklagt werden kann, einigte sich die Konferenz darauf, in die Legaldefinition des „ausführenden Beförderers“ in Artikel 3 Buchstabe b – ebenso wie in Artikel 3 Buchstabe b ER CIV 1999 – die Worte „die Durchführung der Beförderung auf der Schiene“ einzufügen. Denjenigen, der ergänzende nationale Beförderungen vornimmt, berührt also die Erweiterung des Anwendungsbereichs der ER CIM 1999 grundsätzlich nicht. Übernimmt ein solcher Beförderer jedoch das Gut mit dem Frachtbrief, ist er nicht geschützt: Da er in diesem Falle als aufeinander folgender Beförderer im Sinne des Artikels 26 anzusehen ist, ist er den Regelungen der ER CIM 1999 über die Haftung und die Passivlegitimation unterworfen. Er hat mithin, wenn ein Vertrag über einen Multimodaltransport im Sinne der ER CIM 1999 vorliegt, ebenso wie der Eisenbahnbeförderer, aber auch der Absender, keine Möglichkeit, sich auf ihm günstigeres Recht anderer Verkehrsträger zu berufen.

§ 5

§ 5 macht eine Ausnahme von dem in § 1 normierten Grundsatz, dass Verträge über internationale Beförderungen auf der Schiene den ER CIM 1999 unterstellt sind. Er bestimmt, dass eine Beförderung nicht als international anzusehen ist, wenn sie zwischen Bahnhöfen abgewickelt wird, die von ein und demselben Staat oder Unternehmen betrieben werden (Beispiel Badischer Bahnhof in Basel). Wie bisher soll es dabei bleiben, dass solche Beförderungen dem Landesrecht und nicht den ER CIM unterliegen.

§§ 6 und 7

§ 6 eröffnet die Möglichkeit, durch Erklärung eines Vorbehalts den räumlichen Anwendungsbereich der ER CIM 1999 einzuschränken. Durch genaue Benennung eines Teils seines Schienennetzes kann der Vorbehaltsstaat erreichen, dass die ER CIM 1999 nur für Beförderungsverträge gelten, denen zufolge der Übernahme- oder Ablieferungsort an diesem Schienennetz liegt und die Beförderung, soweit sie im Hoheitsgebiet dieses Staates abgewickelt wird, auf diesem Schienennetz durchgeführt wird (§ 6 Buchstabe a) oder denen zufolge die Beförderung auf dem bezeichneten Schienennetz im Transitverkehr zwischen zwei anderen Mitgliedstaaten der OTIF durchgeführt wird (§ 6 Buchstabe b). Das benannte Schienennetz muss sich aber unmittelbar an das eines anderen Mitgliedstaates anschließen.

Die Vorbehaltsmöglichkeit haben allerdings nur Staaten, die noch einem anderen, mit dem COTIF vergleichbaren Übereinkommen angehören, also etwa dem SMGS. Der Vorbehalt wird wirkungslos, wenn das Übereinkommen, das die Sonderregelung rechtfertigt, für den Staat, der den Vorbehalt erklärt hat, außer Kraft tritt (§ 7).

Die Regelungen sind fragwürdig. Es erscheint schwer nachvollziehbar, weshalb ein Staat, der dem Übereinkommen beitritt, die Möglichkeit erhalten soll, das Einheitsfrachtrecht nur auf einen bestimmten Teil seines Schienennetzes anzuwenden. Die ER CIM 1999 sehen bewusst von dem bisher praktizierten Liniensystem ab und erstrecken sich nicht zuletzt im Interesse leichterer Rechtsanwendung auf jeden Vertrag über eine Beförderung auf Schienen. Die §§ 6 und 7 führen aber das Liniensystem teilweise wieder ein und behindern damit die angestrebte Vereinfachung in der Rechtsanwendung. Der Grund für diese Regelungen liegt daher auch in einem völlig anderen Bereich: Sie sollen vor allem finanziell schwächeren Staaten mit großen Eisenbahnnetzen eine Ratifikation des COTIF erleichtern, weil durch eine Vorbehaltserklärung die Beitragsverpflichtung nach Artikel 26 COTIF 1999 reduziert werden kann. Angesichts dieser Zielsetzung erscheinen die §§ 6 und 7 zumindest vertretbar.

Artikel 2

Öffentlich-rechtliche Vorschriften

Die Bestimmung, wonach eine Pflicht zur Einhaltung öffentlich-rechtlicher Vorschriften besteht, hat ausschließlich deklaratorischen Charakter. Sie wurde in die ER CIM 1999 aufgenommen, um keine Zweifel daran aufkommen zu lassen, dass zollrechtliche Vorschriften, die oft auf der Basis der ER CIM 1999 erlassen werden, nicht von letzteren verdrängt werden. Auch Artikel 4 des neuen Anhanges C (RID) enthält in Anlehnung an Artikel 5 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) eine vergleichbare klarstellende Bestimmung.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Die den materiellen Bestimmungen vorangestellten Definitionen dienen dazu, Klarheit über verschiedene auslegungsfähige Begriffe zu verschaffen und den Text der ER CIM 1999 zu straffen.

Die Buchstaben a bis c, in denen die Begriffe „Beförderer“, „ausführender Beförderer“ sowie „Allgemeine Beförderungsbedingungen“ definiert werden, sind nahezu wortgleich mit Artikel 3 Buchstaben a bis c ER CIV 1999. Auf die Bemerkungen zu diesen Vorschriften wird verwiesen. Zu der Begriffsbestimmung des „ausführenden Beförderers“ in Buchstabe b wird ergänzend auf die Ausführungen zu Artikel 1 § 4 verwiesen. Durch die Wörter „die Durchführung der Beförderung auf der Schiene“ wird vermieden, dass Beförderer, die Gut mit Hilfe eines anderen Beförderungsmittels als der Eisenbahn zum Bahnhof bringen oder von dort abholen, ohne das Gut mit dem Frachtbrief zu übernehmen, nicht als ausführende Beförderer im Sinne des Artikels 27 anzusehen sind, die nach Artikel 39 den Haftungsvorschriften der ER CIM 1999 unterworfen sind und nach Artikel 45 § 6 verklagt werden können. Solche Beförderer sind bloße Hilfspersonen im Sinne des Artikels 40.

Der in Buchstabe d definierte Begriff „intermodale Transporteinheit“ wird in Artikel 7 § 1 Buchstabe l, Artikel 23 § 3 Buchstabe a, Artikel 30 § 3 und Artikel 32 § 3 verwendet.

Artikel 4

Abweichungen

§§ 1 und 2

Die Bestimmungen sind wortgleich mit Artikel 4 §§ 1 und 2 ER CIV 1999. Auf die Bemerkungen zu diesen Vorschriften wird verwiesen.

§ 3

§ 3 verpflichtet die Mitgliedstaaten, die von der in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Möglichkeit, von den ER CIM 1999 abweichende Abkommen zu schließen, Gebrauch machen, die OTIF hierüber zu unterrichten. Dem Generalsekretär der Organisation obliegt es, diese Information an die anderen Mitgliedstaaten und interessierte Unternehmen weiterzugeben. Ein Prüfungsrecht dahingehend, ob die vereinbarten Abweichungen den Voraussetzungen der §§ 1 und 2 entsprechen, räumt § 3 ihm nicht ein.

Artikel 5

Zwingendes Recht

Die Vorschrift ist wortgleich mit Artikel 5 ER CIV 1999. Vergleichbare Regelungen finden sich für das Straßenfrachtrecht in Artikel 41 CMR und für das Seefrachtrecht in Artikel 23 § 2 der Hamburg-Regeln. Anders als im Straßenfrachtrecht, jedoch in Übereinstimmung mit dem Seefrachtrecht wird damit die Möglichkeit geschaffen, dass der Beförderer seine Haftung oder seine Verpflichtungen zu Gunsten der Kunden erweitert. Wie bereits zu Artikel 5 ER CIV 1999 ausgeführt, ist dabei die Möglichkeit zur Erweiterung der Haftung bewusst nicht auf die Haftungshöchstsummen beschränkt. Ein Antrag Deutschlands, zum Schutz der Eisenbahnen gegenüber wirtschaftlichem Druck großer Verlader nur vorzusehen, dass der Beförderer Haftung „der Höhe nach“ erweitern kann, wurde abgelehnt.

Titel II

Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages

Artikel 6

Beförderungsvertrag

§§ 1 und 2

§ 1 umschreibt die Hauptpflichten des Beförderers. Die Regelung dient im Hinblick auf die Haftungsbestimmungen in Artikel 23 § 1, Artikel 26 und 27 § 1 der Klarstellung.

Wie sich aus den §§ 1 und 2 ergibt, ist der dem COTIF 1999 unterstellte Güterbeförderungsvertrag, ebenso wie der Personenbeförderungsvertrag, künftig ein Konsensualvertrag und nicht mehr, wie nach geltendem Recht (vgl. Artikel 11 § 1 ER CIM 1980), ein Formal- und Realvertrag. Die Annahme des Gutes mit dem Frachtbrief ist also nicht entscheidend für das Zustandekommen des Beförderungsvertrages. Zwar sind bestimmte Eintragungen im Frachtbrief Voraussetzung für die Wirksamkeit ergänzender Vereinbarungen, so über den Wert des Gutes (Artikel 34) und das Interesse an der Lieferung (Artikel 35), sowie für die Geltendmachung von Rechtsansprüchen (Artikel 45 § 2). Im Übrigen ist der Frachtbrief aber nur noch Beweisdokument und Sperrpapier: Er dient dem Beweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Beförderer (vgl. Artikel 12) und muss in der Form des Frachtbriefdoppels dem Beförderer vorgelegt werden, wenn diesem nachträgliche Weisungen erteilt werden sollen (Artikel 19 §1).

§ 2 hat sein Vorbild in Artikel 4 CMR. Durch ihn wird das Eisenbahnrecht dem in anderen internationalen Übereinkommen geregelten Frachtrecht und der Praxis des internationalen Eisenbahngüterverkehrs angepasst. Denn nur noch in Ausnahmefällen erfolgen die Annahme des Frachtbriefs und die Annahme des Gutes gleichzeitig. Er berücksichtigt zudem, dass künftig auch elektronische Frachtdokumente verwendet werden können; die Verwendung derartiger Dokumente setzt einen Konsensualvertrag voraus.

§ 3

§ 3 hat sein Vorbild in Artikel 5 Abs. 1 CMR. Anders als nach geltendem Recht (vgl. Artikel 13 § 1 Satz 1 Buch-

stabe h ER CIM 1980) ist also der für internationale Eisenbahntransporte verwendete Frachtbrief künftig von beiden Vertragsparteien ebenso zu unterschreiben wie der für internationale Straßentransporte verwendete Frachtbrief. Hinsichtlich des Ersatzes der handschriftlich gefertigten Unterschrift durch Stempel oder maschinellen Buchungsvermerk geht § 3 jedoch weiter als Artikel 5 Abs. 1 CMR: Anders als im internationalen Straßenfrachtrecht wird auch ein maschineller Buchungsvermerk für ausreichend erachtet. Damit soll ein Gedanke aus Artikel 11 § 1 ER CIM 1980 übernommen werden, obwohl nach geltendem Recht der Buchungsvermerk nur der Dokumentation der Annahme von Gut und Frachtbrief dient, nicht jedoch einen Ersatz für eine Unterschrift darstellt. Darüber hinaus kommt es abweichend vom internationalen Straßenfrachtrecht für die Zulässigkeit einer Unterschrift durch Stempel oder maschinellem Buchungsvermerk nicht noch darauf an, ob auch das anwendbare Landesrecht dies zulässt.

Nicht bestimmt wird, wer den Frachtbrief ausstellen darf bzw. auszustellen hat. Dies bleibt, entsprechend dem Vorbild der CMR, der Regelung durch Parteienvereinbarung überlassen. Auf die Regelung des Artikels 12 § 1 ER CIM 1980, wonach der Absender einen ordnungsgemäß ausgefüllten Frachtbrief vorzulegen hat, wird also verzichtet.

§ 4

§ 4 entspricht inhaltlich Artikel 11 § 5 Abs. 2 ER CIM 1980, ist jedoch einfacher und klarer gefasst. Abweichend von Artikel 5 Abs. 1 Satz 3 CMR, der nur von verschiedenen Originalausfertigungen des Frachtbriefs spricht, halten die ER CIM 1999 damit an der bewährten und im internationalen Wirtschaftsverkehr eingeführten Terminologie („Frachtbrief“ und „Frachtbriefdoppel“) fest. In der Sache ergibt sich jedoch keine Abweichung von der Regelung der CMR: Frachtbrief und Frachtbriefdoppel sind beides Originalausfertigungen ein und derselben Urkunde: Der für den Frachtführer bestimmte Frachtbrief im Sinne der ER CIM 1999 entspricht der dritten Originalausfertigung des Frachtbriefs im Sinne der CMR. Das für den Absender bestimmte Frachtbriefdoppel entspricht der ersten Originalausfertigung des Frachtbriefs im Sinne der CMR. Und das nach Artikel 11 § 2 das Gut begleitende Blatt des Frachtbriefs entspricht schließlich der zweiten Originalausfertigung des Frachtbriefs im Sinne der CMR.

§ 5

Die Vorschrift hat allein klarstellende Funktion. Sie entspricht Artikel 11 § 5 Abs. 2 ER CIM 1980.

§ 6

Die Regelung, wonach für jede Sendung ein Frachtbrief zu verwenden ist, jedoch ein Frachtbrief nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben darf, entspricht Artikel 12 § 1 Abs. 2 ER CIM 1980. Neu ist der Zusatz in § 6 Satz 2, wonach Abweichungen zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart werden können. Nach geltendem Recht ist nur eine Abweichung in den „Zusatzbestimmungen“, also in Vereinbarungen zwischen zwei oder mehreren Staaten oder zwei oder mehreren Eisenbahnen zulässig (Artikel 9 ER CIM 1980); auf die Meinung des Absenders kommt es nicht an. Die Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass Beförderungs- und Tarifpflicht aufgehoben werden.

§ 7

§ 7 enthält eine von der Europäischen Kommission gewünschte Bestimmung, die nicht unmittelbar das Beförderungsrecht betrifft, sondern eine Vorschrift des Zollrechtes darstellt. Sie soll – auch im Interesse der Eisenbahnen – gewährleisten, dass das gemeinschaftliche/gemeinsame vereinfachte Zolltransitverfahren der EG/EFTA weiterhin Anwendung finden kann.

§ 8

Aus praktischen Gründen sowie im Interesse möglichst großer Flexibilität überlässt § 8 die Festlegung „einheitlicher Muster der Frachtbriefe“ den internationalen Verbänden der Beförderer. Um zu gewährleisten, dass diese Muster den Wünschen der Kunden der Eisenbahnen sowie den Bedürfnissen der Zollbehörden Rechnung tragen und allgemein anerkannt werden, verlangt § 8, dass die internationalen Beförddererverbände das Einvernehmen mit den Verladerverbänden und den für Zollfragen zuständigen Stellen, einschließlich der für Zollfragen zuständigen Stellen der Europäischen Union, herzustellen haben. „Einvernehmen“ bedeutet in diesem Zusammenhang kein formelles Zustimmungs- oder Genehmigungsverfahren. Den Zollbehörden steht es dementsprechend auch jederzeit frei, unerwünschte Frachtbriefmuster nicht als Zolldokumente anzuerkennen.

Bei der Festlegung einheitlicher Frachtbriefmuster kann auch bestimmt werden, in welcher Sprache der Frachtbrief auszustellen ist. Die ER CIM 1999 verzichten daher auf eine dem Artikel 12 § 3 ER CIM 1980 entsprechende Regelung, wonach der Frachtbrief in zwei oder gegebenenfalls drei Sprachen zu drucken ist, von denen mindestens eine Arbeitssprache der OTIF sein muss.

§ 9

§ 9 tritt an die Stelle der Regelung des Artikels 8 § 4 Buchstabe g ER CIM 1980, wonach in Zusatz- oder Tarifbestimmungen Regelungen getroffen werden können, die die Beförderung von Sendungen auf Grund von Belegen der automatischen Datenverarbeitung betreffen. Während nach geltendem Recht aber nur die Möglichkeit besteht, im Hinblick auf die Verwendung automatischer Datenverarbeitungssysteme Sonderregelungen über die Beförderung von Gut ohne Ausstellung eines Frachtbriefs zu erlassen, gestattet § 9 die Verwendung eines Frachtbriefs in elektronischen Datenaufzeichnungen. Auf die Ausstellung eines Frachtbriefs muss also nicht verzichtet werden, wenn elektronische Datenverarbeitung genutzt werden soll. Erforderlich ist allerdings, dass der elektronische Frachtbrief funktional gleichwertig ist. Der Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit gilt für sämtliche Funktionen des Frachtbriefs. Das Problem der Beweiskraft wird jedoch hervorgehoben, da in diesem Bereich in verschiedenen Landesrechten die größten Schwierigkeiten bestehen.

Artikel 7

Inhalt des Frachtbriefes

§ 1

§ 1 listet die Angaben auf, die in einem Frachtbrief enthalten sein müssen. Die Formulierung „muss enthalten“ ist dabei in gleichem Sinne zu verstehen wie die gleich lautende in Artikel 6 CMR enthaltene Formulierung: Das

Fehlen oder die Unvollständigkeit vorgeschriebener Angaben führt nicht automatisch dazu, dass von einem Nichtvorliegen eines Frachtbriefs auszugehen ist, kann jedoch zu einer Haftung des Absenders nach Artikel 8 führen.

§ 1 verlangt nicht mehr, wie bisher Artikel 11 § 1 und Artikel 13 § 1 ER CIM 1980, dass im Frachtbrief der Versand- und der Bestimmungsbahnhof angegeben werden. Nach den Buchstaben e und f sind vielmehr Übernahme- und Ablieferungsstelle anzugeben. Damit ist sichergestellt, dass bei Auf- oder Ablieferungen auf Anschlussgleisen und auch bei ergänzenden Beförderungen etwa auf der Straße genau angegeben wird, wo das Gut übernommen und wo es abgeliefert wird.

Buchstabe p ist dem Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe k CMR nachgebildet. Er hat zum einen Warnfunktion: Der Empfänger soll darauf hingewiesen werden, dass die Beförderung den ER CIM 1999 unterliegt. Zum andern aber hat er vor allem die Funktion sicherzustellen, dass Gerichte in Staaten, die nicht Mitgliedstaaten der OTIF sind und daher auch nicht zur Anwendung der ER CIM verpflichtet sind, diese gleichwohl anwenden. Dies soll dadurch geschehen, dass durch eine entsprechende Angabe im Frachtbrief den ER CIM 1999 der Charakter von vereinbartem Recht verliehen wird. Ist nach den Regeln des Internationalen Privatrechts des Nichtmitgliedstaates auf den Vertrag das Recht eines Nichtmitgliedstaates anzuwenden und gestattet dieses Recht derartige Parteivereinbarungen, so muss das in einem Nichtmitgliedstaat angerufene Gericht die ER CIM 1999 anwenden.

§ 2

§ 2 listet die in den Frachtbrief aufzunehmenden Angaben auf, wenn besondere Nebenabreden getroffen wurden.

Buchstabe a berücksichtigt den Fall, dass sich ein Beförderer damit einverstanden erklärt hat, als „aufeinander folgender Beförderer“ das Gut abzuliefern und als solcher in den Frachtbrief eingetragen zu werden. Da nur im Falle der Eintragung des Beförderers die Rechtsfolgen des Artikels 45 § 2 greifen, also Ansprüche gegen diesen Beförderer selbst dann geltend gemacht werden können, wenn er weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat, ist eine Eintragung in den Frachtbrief im Falle einer entsprechenden Vereinbarung unverzichtbar.

Buchstabe h entspricht Artikel 20 § 5 Abs. 2 ER CIM 1980. Die Bezeichnung der Verschlüsse, die am Wagen angebracht wurden, hat vor allem Bedeutung beim Verkehr im Ärmelkanaltunnel.

§ 3

§ 3 entspricht Artikel 6 Abs. 3 CMR. Die Parteien des Beförderungsvertrages haben also, weitergehend als nach geltendem Recht (Artikel 13 §§ 2 und 3 in Verbindung mit Artikel 14 § 5 Satz 1, Artikel 16 § 1, Artikel 17 § 6 ER CIM 1980) die Möglichkeit, beliebige andere für die Vertragsparteien verbindliche Angaben in den Frachtbrief aufzunehmen.

Artikel 8

Haftung für die Angaben im Frachtbrief

Die Bestimmung ist den Artikeln 7 und 22 CMR nachgebildet.

§ 1

Buchstabe a entspricht in der Sache geltendem Recht (Artikel 18 ER CIM 1980). Buchstabe b ergänzt Artikel 7 § 1 Buchstabe h, wonach bei gefährlichen Gütern die im RID vorgesehene Bezeichnung im Frachtbrief anzugeben ist. Er gestattet dem Beförderer, das Gut auszuladen, zu vernichten oder unschädlich zu machen, wenn der Absender bestimmte im RID festgelegte Deklarationspflichten nicht erfüllt hat und demzufolge der Beförderer auch keine Kenntnis von der Gefährlichkeit der Güter hatte. Eine vergleichbare Regelung findet sich für Straßentransporte in Artikel 22 Abs. 2 CMR.

§ 2

§ 2 trägt dem Umstand Rechnung, dass den Absender nicht mehr, wie nach Artikel 12 § 1 Abs. 1 ER CIM 1980, die Pflicht zur Ausstellung des Frachtbriefs trifft. Stellt der Frachtführer den Frachtbrief aus, trägt er dabei allerdings auf Verlangen des Absenders bestimmte Angaben in den Frachtbrief ein, so begründet § 2 die widerlegbare Vermutung, dass der Frachtführer als Erfüllungsgehilfe des Absenders gehandelt hat. In diesem Falle haftet der Absender für derartige Eintragungen. Dem Absender bleibt aber der Nachweis möglich, dass der Beförderer von den ihm gemachten Angaben abgewichen ist.

§ 3

§ 3 sieht eine Sanktion für den Fall vor, dass im Frachtbrief die Angabe fehlt, die Beförderung unterliege auch trotz gegenteiliger Abmachung den ER CIM. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass die Verpflichtung in Artikel 7 § 1 Buchstabe p auch tatsächlich eingehalten wird und die ER CIM 1999 weitestgehend zur Anwendung gelangen.

Artikel 9

Gefährliche Güter

In Anlehnung an Artikel 22 § 2 CMR und Artikel 13 der Hamburg-Regeln legt die Vorschrift die frachtrechtlichen Folgen fest, wenn der Absender die gemäß RID vorgeschriebenen Angaben unterlassen hat.

Artikel 10

Zahlung der Kosten

§ 1

Die Regelung präzisiert, welche Beträge von dem Begriff „Fracht“ erfasst sind. Insoweit stimmt die Regelung mit Artikel 15 § 1 Abs. 1 ER CIM 1980 überein. Abweichend vom geltenden Recht steht die Regelung allerdings unter dem Vorbehalt abweichender Vereinbarungen zwischen dem Absender und dem Beförderer. Damit trägt sie dem Umstand Rechnung, dass eine Beförderungs- und Tarifpflicht nicht mehr besteht, die Parteien also die Fracht frei vereinbaren können.

Aus diesem Grund besteht künftig auch keine Verpflichtung des Beförderers mehr, auf Wunsch des Absenders die Frachtzahlung zu stunden und eine Überweisung auf einen möglicherweise wirtschaftlich schwächeren Empfänger anzunehmen. Den Vertragsparteien bleibt es aber überlassen, entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Dies kann individualvertraglich als auch unter Verwendung Allgemeiner Beförderungsbedingungen geschehen.

Dabei können nicht nur sämtliche bisher möglichen Frankierungsarten, sondern auch darüber hinausgehende Formen entsprechend den Notwendigkeiten des internationalen Handelsverkehrs (z. B. Incoterms) berücksichtigt werden.

Angesichts des Wegfalls der in Artikel 15 § 2 ER CIM 1980 enthaltenen Regelungen über Zahlungsvermerke bedarf es auch nicht mehr der Ausnahmeregelung des Artikels 65 ER CIM 1980. Die Vertragsfreiheit ermöglicht es den Beförderern, hinsichtlich der Zahlungspflicht für die Frachtkosten hinreichend Vorsorge zu treffen, so dass eine unerwünschte Anhäufung von Schulden rechtzeitig vermieden wird.

§ 2

§ 2 entspricht Artikel 15 § 4 Satz 2 ER CIM 1980.

Artikel 11

Nachprüfung

§§ 1 und 2

Die das Nachprüfungsrecht des Beförderers regelnden Bestimmungen der §§ 1 und 2 sind im Wesentlichen dem geltenden Recht (vgl. Artikel 21 ER CIM 1980) nachgebildet: Der Eisenbahnbeförderer ist grundsätzlich berechtigt, jederzeit nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Angaben des Absenders im Frachtbrief übereinstimmt. Die Nachprüfung kann sich darüber hinaus auch auf die Einhaltung der Beförderungsbedingungen beziehen. Bezieht sich die Nachprüfung auf den Inhalt der Sendung und ist der Verfügungsberechtigte nicht anwesend, soll sie nach Möglichkeit mit zwei unabhängigen Zeugen erfolgen. Diese Zeugen sind aber nur beizuziehen, wenn die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, dem nicht entgegenstehen. Insbesondere darf die Beiziehung von Zeugen dem Beförderer die Erfüllung öffentlich-rechtlicher Pflichten, etwa der Pflichten in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes, nicht erschweren.

§ 3

§ 3 hat vor allem in dem Fall Bedeutung, in denen der Absender – und nicht der Beförderer – das Gut verlädt. Denn nach Artikel 12 § 3 kann der Frachtbrief in diesem Fall nur dann zum Beweis der Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben über die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern sowie über die Bruttomasse oder die anders angegebene Menge herangezogen werden, wenn der Beförderer diese Angaben überprüft hat. Um daher dem Absender auch tatsächlich zu ermöglichen, sich auf diese Frachtbriefangaben zu berufen, räumt ihm § 3 das Recht ein, vom Beförderer die Überprüfung dieser Angaben gegen Erstattung der angefallenen Kosten zu verlangen.

§ 3 berücksichtigt im Übrigen, dass der Frachtbrief nach Artikel 12 nur eine widerlegliche Beweisvermutung begründet. Um daher zu verhindern, dass der Beförderer die Beweisvermutung des Frachtbriefs hinsichtlich des äußerlich guten Zustands des Gutes und seiner Verpackung und in den Fällen, in denen der Beförderer das Gut verlädt, auch hinsichtlich der Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben über die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern sowie über die Bruttomasse oder die anders angegebene Menge später widerlegt, kann der Absender schon frühzeitig verlangen, dass der Beförderer eine entsprechende Überprüfung vornimmt. Ob diese Möglichkeit angesichts der Kostentragungsregelung in § 3 Satz 3 genutzt werden wird, bleibt allerdings abzuwarten.

Artikel 12

Beweiskraft des Frachtbriefes

§§ 1 bis 3

Ebenso wie nach internationalem Straßenfrachtrecht (vgl. Artikel 8 und 9 CMR) begründet der Frachtbrief nach den ER CIM 1999 grundsätzlich die widerlegbare Beweisvermutung hinsichtlich

- des Abschlusses und des Inhaltes des Beförderungsvertrages (§ 1),
- der Übernahme des Gutes durch den Beförderer (§ 1) und
- des äußerlich guten Zustandes des Gutes und seiner Verpackung (§§ 2 und 3).

Dem äußerlich guten Zustand wird dabei der „Zustand des Gutes und seiner Verpackung gemäß den Angaben im Frachtbrief“ gleichgestellt, da auch beschädigte Güter, z. B. Unfallfahrzeuge, Gegenstand einer Beförderung sein können.

Abweichend von der CMR kommt es dagegen nach den §§ 2 und 3 für die Beweiskraft des Frachtbriefs hinsichtlich

- der Anzahl der Frachtstücke,
- ihrer Zeichen und Nummern sowie
- der Bruttomasse oder der anders angegebenen Menge

darauf an, wer die Verladung vorgenommen hat: Hat der Beförderer die Verladung vorgenommen – dies ist nach Artikel 13 § 1 Satz 2 mangels abweichender Vereinbarung nur in Ausnahmefällen, nämlich bei der Beförderung von Stückgut der Fall –, beweist der Frachtbrief auch die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern und über die Bruttomasse oder die anders angegebene Menge. Hat hingegen der Absender das Gut verladen – dies ist nach Artikel 13 § 1 Satz 2 mangels abweichender Vereinbarung bei der Beförderung von Wagenladungen der Fall –, kann der Frachtbrief nur dann zum Beweis der Richtigkeit dieser Angaben herangezogen werden, wenn der Beförderer sie nachgeprüft und das Ergebnis im Frachtbrief vermerkt hat. Um dem Frachtbrief diese Beweisfunktion zu verleihen, kann daher der Absender nach Artikel 11 § 3 vom Beförderer die Nachprüfung der Angaben im Frachtbrief verlangen.

Unbeachtlich ist hingegen, ob die Originalverschlüsse des Eisenbahnwagens unversehrt geblieben sind. Angesichts der Kritik der Benutzerverbände und des Fehlens einer entsprechenden Bestimmung in der CMR verzichten die ER CIM 1999 auf eine dem Artikel 11 § 4 Abs. 2 ER CIM 1980 entsprechende Regelung.

§ 4

Stellt der Beförderer Mängel am Gut oder seiner Verpackung oder die Unrichtigkeit von Frachtbriefangaben fest, so kann er dies im Frachtbrief vermerken. Gleiches gilt, wenn ihm keine angemessenen Mittel zur Prüfung der

Richtigkeit der Angaben zur Verfügung standen. Derartige Vorbehalte lassen die Beweiskraft des Frachtbriefs hinsichtlich der Tatsache, auf die sie sich beziehen, entfallen. Voraussetzung ist allerdings, dass sie so konkretisiert werden, dass für Außenstehende die Umstände erkennbar sind, die zum Vorbehalt geführt haben.

Artikel 13

Verladen und Entladen des Gutes

§ 1

Abweichend von Artikel 20 § 1 und Artikel 28 § 6 ER CIM 1980 verweist § 1 für die Beantwortung der Frage, wem das Ver- oder Entladen des Gutes obliegt, nicht auf die für den Versand- bzw. Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften, sondern auf die Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer. Treffen die Parteien keine Vereinbarung, so bestimmt er, dass Stückgut vom Beförderer und Wagenladungen vom Absender zu verladen bzw. nach der Ablieferung vom Empfänger zu entladen sind. Die Formulierung „nach der Ablieferung“ soll klarstellen, dass das Entladen der Wagenladungen durch den Empfänger erst zu einer Pflicht wird, nachdem der Empfänger dem Beförderungsvertrag durch Einlösung des Frachtbriefs beigetreten ist.

§ 2

§ 2 entspricht Artikel 20 § 3 Satz 1 und 3 ER CIM 1980.

Artikel 14

Verpackung

Die Regelung entspricht Artikel 10 CMR. Die deutlich umfangreichere Regelung des Artikels 19 ER CIM 1980 wurde nicht übernommen, weil sie noch auf dem Grundsatz der Beförderungspflicht aufbaut.

Abweichend von Artikel 10 CMR verwendet Artikel 14 nicht die Formulierung „Schäden an Personen, an Betriebsmitteln und an anderen Gütern“. In der Sache ergeben sich hieraus jedoch keine Abweichungen. Auch die in Artikel 14 enthaltene Formulierung „alle ... Schäden“ erlaubt es dem Beförderer, gegenüber dem Absender Schäden geltend zu machen, die Dritte erleiden.

Artikel 15

Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

§§ 1 und 2

Die §§ 1 und 2 sind in Anlehnung an Artikel 11 Abs. 1 und 2 CMR formuliert.

§ 3

§ 3 entspricht weitgehend Artikel 11 Abs. 3 CMR. Anders als in der CMR verweist § 3 jedoch nicht auf das Kommissionsrecht, sondern gestaltet die Haftung eigenständig als Verschuldenshaftung aus. Dies entspricht Artikel 25 § 3 Abs. 2 ER CIM 1980. Der Verschuldensmaßstab wurde jedoch geändert: Nach § 3 kann sich der Beförderer nur dann von seiner Haftung befreien, wenn der Schaden auf Umständen beruht, die er nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Die weitere Regelung, wonach die Haftung auf den bei Verlust des Gutes zu leistenden Schadenersatz beschränkt ist, entspricht den genannten Regelungen in der CMR und der ER CIM 1980.

§§ 4 bis 8

Die §§ 4 bis 6 entsprechen Artikel 26 §§ 3 und 4 ER CIM 1980. § 7 entspricht Artikel 26 § 5 Abs. 2 ER CIM 1980. § 8 entspricht Artikel 25 § 4 ER CIM 1980.

Artikel 16

Lieferfristen

§§ 1 bis 3

Obwohl nach § 1 die Lieferfrist künftig zwischen Absender und Beförderer vereinbart werden kann, halten die ER CIM 1999 an einer ausführlichen Regelung über Liefer- und Zuschlagsfristen nach dem Vorbild des Artikels 27 ER CIM 1980 fest. Insbesondere bleiben die im Jahre 1980 festgelegten Höchstlieferfristen unverändert. Bezüglich der Zuschlagsfristen stellt § 3 Satz 2 allerdings klar, dass auch diese nicht einseitig vom Beförderer nach Abschluss des Frachtvertrages und Vereinbarung der Lieferfrist festgelegt werden können.

Die Rechtsfolgen bei Überschreitung der Lieferfrist sind in Artikel 33 geregelt. Wurde die Lieferfrist gemäß Artikel 16 § 1 vereinbart, ermöglicht Artikel 33 § 6 auch eine von den ER CIM 1999 abweichende Vereinbarung über die zu leistende Entschädigung.

§ 4

Abweichend von Artikel 27 § 3 ER CIM 1980 beginnt die Lieferfrist nach § 4 Satz 1 nicht mehr am Tage nach der Annahme des Gutes, sondern unmittelbar mit der Übernahme des Gutes. Die in § 4 Satz 2 enthaltene Regelung, wonach die Lieferfrist an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen ruht, entspricht jedoch geltendem Recht (Artikel 27 § 8 Satz 1 ER CIM 1980).

Artikel 17

Ablieferung

§ 1

Nach § 1 muss der Beförderer das Gut nur gegen Zahlung aller sich aus dem Beförderungsvertrag ergebender Forderungen abliefern. Damit weicht die Regelung vom geltenden Recht (Artikel 28 § 1 ER CIM 1980) ab, wonach die Eisenbahn vom Empfänger nur die Zahlung der auf ihn überwiesenen Forderungen verlangen kann und daher das Risiko der Zahlungsunfähigkeit des Absenders zu tragen hat, wenn dieser die übrigen Kosten nicht im Voraus bezahlt hat.

Ein Antrag, entsprechend Artikel 13 Abs. 2 CMR den Empfänger nur zur Zahlung „der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Forderungen“ zu verpflichten, wurde mit der Begründung abgelehnt, dies lasse die Praxis des Eisenbahnverkehrs unberücksichtigt und stelle einen Rückschritt gegenüber dem geltenden Recht dar. Denn schon bisher werden die zu leistenden Zahlungen oft überhaupt nicht oder nur unvollständig im Frachtbrief eingetragen.

§ 2

Die Regelung entspricht Artikel 28 § 2 ER CIM 1980.

Nicht mehr geregelt ist, ob die Eisenbahn berechtigt oder verpflichtet ist, das Gut an einem anderen Ort als am

Bestimmungsbahnhof abzuliefern (vgl. Artikel 28 § 3 ER CIM 1980). Da nach Artikel 7 § 1 Buchstabe e und f im Frachtbrief die genaue Stelle der Ablieferung des Gutes anzugeben ist und nicht mehr, wie nach Artikel 11 § 1 und Artikel 13 § 1 ER CIM 1980, lediglich der Bestimmungsbahnhof, bedarf es einer solchen Regelung nicht mehr.

§§ 3 bis 5

Die Regelungen entsprechen Artikel 28 §§ 4 bis 6 ER CIM 1980. Anders als dort wird jedoch nicht mehr der Begriff „Bestimmungsbahnhof“ verwendet, sondern der Begriff Ablieferungsort, also die jeweilige politische Gemeinde. Im Ergebnis ändert sich materiell nichts.

§ 6

§ 6 entspricht Artikel 17 § 3 ER CIM 1980. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 21 CMR.

Artikel 18

Verfügungsrecht über das Gut

Wie nach Artikel 30 und 31 ER CIM 1980 und Artikel 12 CMR haben auch nach den ER CIM 1999 der Absender und der Empfänger das Recht zur einseitigen Änderung des Beförderungsvertrages, also ein sog. Verfügungsrecht. Abweichend von Artikel 30 und 31 ER CIM 1980 ist jedoch nicht abschließend geregelt, welche Verfügungen zulässig sind. Wie in Artikel 12 Abs. 1 CMR werden in § 1 bestimmte Verfügungen nur beispielhaft aufgeführt.

Nach § 3 steht dem Empfänger ein Verfügungsrecht bereits von der Ausstellung des Frachtbriefs an zu, sofern der Absender nicht einen Sperrvermerk einträgt. Diese Regelung entspricht geltendem Eisenbahnrecht (Artikel 31 § 1 ER CIM 1980), weicht aber von Artikel 12 CMR ab. Da jedoch zur Ausübung des Verfügungsrechts das Frachtbriefdoppel vorzulegen ist und die Änderungen darin einzutragen sind (vgl. Artikel 19 § 1), kommt dieser Abweichung vom Straßenfrachtrecht keine Bedeutung bei, solange der Absender das Frachtbriefdoppel in seinem Besitz hat.

Artikel 19

Ausübung des Verfügungsrechtes

§ 1

Die Regelung, wonach sowohl Absender als auch Empfänger zur Ausübung ihres Verfügungsrechts das Frachtbriefdoppel vorzulegen haben, entspricht Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a CMR. Damit weichen die ER CIM 1999 vom geltenden Eisenbahnrecht ab, das bei der Empfängerverfügung auf die Vorlage des Frachtbriefdoppels verzichtet.

§ 2

Die Verpflichtung, Kosten und Schäden zu ersetzen, ist nach dem Vorbild des Artikels 16 Abs. 1 CMR geregelt.

§ 3

§ 3 entspricht Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe b CMR. Der Wortlaut präzisiert jedoch, dass die Ausführung der nachträglichen Änderungen nicht nur möglich, sondern auch zumutbar und darüber hinaus zulässig sein muss, also zwingenden Rechtsvorschriften, insbesondere Zollvorschriften, nicht zuwiderlaufen darf.

§ 4

§ 4 entspricht Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe c CMR. Er fasst Artikel 30 § 1 Satz 4 und Artikel 31 § 1 Satz 3 ER CIM 1980 zusammen.

§ 5

§ 5 sieht eine Verständigungspflicht entsprechend Artikel 12 Abs. 6 CMR vor.

§§ 6 und 7

Die Regelungen entsprechen Artikel 30 § 3 und Artikel 32 § 3 ER CIM 1980. Wie bisher bleibt es bei einer Beschränkung der Haftung des Beförderers bei verschuldeter mangelhafter Ausführung der Verfügung (§ 6) und bei Nichtvorlage des Frachtbriefs (§ 7). Die Begrenzung der Haftung wie bei Verlust des Gutes wurde mit Hinweis auf das hohe Risiko bei der Ausführung nachträglicher Verfügungen für gerechtfertigt gehalten. Eine Durchbrechung der Haftungsbegrenzung bei qualifiziertem Verschulden nach Artikel 36 ist jedoch möglich.

Artikel 20

Beförderungshindernisse

Diese Bestimmung entspricht weitgehend Artikel 33 § 1 Unterabs. 1 und § 2 ER CIM 1980. Das internationale Eisenbahnrecht hält also insbesondere daran fest, dass der Eisenbahnbeförderer abweichend vom Straßenbeförderer (vgl. Artikel 14 CMR) nicht in allen Fällen Weisungen des Verfügungsberechtigten einzuholen hat. Der Eisenbahnbeförderer darf vielmehr grundsätzlich selbst entscheiden, ob er eine Weisung für notwendig erachtet oder ohne eine solche das Gut weiterleitet. Nur im Falle der Unmöglichkeit der Weiterbeförderung ist der Eisenbahnbeförderer gehalten, eine Weisung des Verfügungsberechtigten einzuholen. Anders als Artikel 33 ER CIM 1980, jedoch in Übereinstimmung mit Artikel 14 Abs. 2 CMR, sieht aber § 2 vor, dass der Beförderer, wenn innerhalb angemessener Frist keine Anweisung erlangt werden kann, die Maßnahmen zu ergreifen hat, „die ihm im Interesse des Verfügungsberechtigten die vorteilhaftesten zu sein scheinen“.

Artikel 21

Ablieferungshindernisse

Dieser Artikel entspricht im Wesentlichen Artikel 34 ER CIM 1980. Die Regelung des Artikels 34 § 5 ER CIM 1980 ist nunmehr in Artikel 22 enthalten.

Artikel 22

Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

Die Vorschrift folgt – mit Ausnahme von § 1, dessen Satz 2 dem Artikel 33 § 1 Unterabs. 2 ER CIM 1980 nachgebildet ist – im Wesentlichen Artikel 16 CMR. Sie bestimmt, welche anderen als in Artikel 20 und 21 genannten Maßnahmen der Beförderer ergreifen darf, wenn ein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis vorliegt, und wer die entstandenen Kosten trägt. So bestimmt § 2, dass der Beförderer bei Unmöglichkeit der Weiterbeförderung oder Ablieferung des Gutes das Gut ausladen darf; das Gut muss jedoch verwahrt werden. Wenn das Gut, etwa weil es verderblich ist, nicht verwahrt werden kann, darf es

verkauft werden (§ 3). Ist auch dies nicht möglich, darf das Gut an den Absender auf dessen Kosten zurückgesandt oder sogar, wenn dies durch besondere Umstände gerechtfertigt ist, vernichtet werden (§ 6); Entsorgungskosten sind gegebenenfalls gemäß § 1 Buchstabe c zu erstatten. Durch diese zuletzt genannte, auf Vorschlag Deutschlands aufgenommene Bestimmung soll vor allem die Rücksendung von Abfällen und anderen, wegen hoher Entsorgungskosten unverkäuflichen Gütern ermöglicht werden.

Titel III

Haftung

Artikel 23

Haftungsgrund

§ 1

§ 1 entspricht Artikel 36 § 1 ER CIM 1980. Statt des in Artikel 36 ER CIM 1980 verwendeten Ausdruckes „Annahme des Gutes zur Beförderung“ wird jedoch der Ausdruck „Übernahme des Gutes“ verwendet. Damit soll dem Charakter des Beförderungsvertrages als Konsensualvertrag Rechnung getragen werden. Im Übrigen wird eine gleich lautende Terminologie in Artikel 1 § 1, Artikel 6 § 4, Artikel 7 § 1 Buchstabe e, Artikel 9 und 12 § 1, Artikel 14 und 26, Artikel 30 § 1, Artikel 45 § 4 und Artikel 46 § 1 Buchstabe b verwendet.

Der Nachsatz „unabhängig davon, welche Eisenbahninfrastruktur benutzt wird,“ steht in engem Zusammenhang mit Artikel 40, wonach der Beförderer für den Infrastrukturbetreiber einzustehen hat. Die Trennung der Beförderungsleistung vom Betrieb der Eisenbahninfrastruktur hat insoweit keinen Einfluss auf die Haftung des Eisenbahnbeförderers gegenüber seinem Vertragspartner.

§ 2

§ 2 entspricht Artikel 36 § 2 ER CIM 1980. Durch die Ersetzung des bisher verwendeten Wortes „wenn“ durch das Wort „soweit“ soll klargestellt werden, dass auch eine bloße anteilsmäßige Haftung des Beförderers in Betracht kommt, wenn der Schaden nur teilweise durch Umstände verursacht wurde, die dem Beförderer zuzurechnen sind.

§ 3

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen Artikel 36 § 3 ER CIM 1980. Ebenso wie § 2 verwendet sie jedoch auch das Wort „soweit“ anstelle des in den ER CIM 1980 verwendeten Wortes „wenn“, um klarzustellen, dass auch eine bloße anteilsmäßige Haftung des Beförderers in Betracht kommt.

Eine Abweichung von Artikel 36 ER CIM 1980 enthält auch § 3. In Anlehnung an die geltenden Regelungen der Einheitlichen Zusatzbestimmung (Dispositions Complémentaires Uniformes – DCU) bestimmt er ausdrücklich, dass zwar intermodale Transporteinheiten oder geschlossene Straßenfahrzeuge auf offenen Wagen als in offenen Wagen befördert anzusehen sind, nicht aber Güter, die in solchen Ladeeinheiten befördert werden. Güter in Ladeeinheiten, die nur mit Planen „geschlossen“ sind, stellt § 3 dagegen den Gütern in Ladeeinheiten ohne jede Abdeckung gleich und entscheidet damit eine zu Artikel 17 Abs. 2 Buchstabe a CMR umstrittene Frage zugunsten des Beförderers. Entgegen einem Petitum der internationalen Benutzerverbände gilt also bei vereinbarungsgemäßer Verwendung einer mit Planen bedeckten Ladungseinheit ein besonderer Haftungsausschlussgrund im Falle eines Verlusts oder einer Beschädigung des beförderten Gutes.

Geändert wurden auch die Regelungen in Artikel 36 § 3 Buchstabe c und d ER CIM 1980. In Anlehnung an Artikel 17 § 4 Buchstabe c CMR wurden die die Verladung betreffenden besonderen Haftungsausschlussgründe in einer Vorschrift, nämlich in Buchstabe c, zusammengefasst.

Artikel 24

Haftung bei Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Gut

Wie bisher (vgl. Artikel 5 § 1 Buchstabe b ER CIM 1980) bleibt es dabei, dass auf eigenen Rädern rollende Personen- oder Güterwagen als solche leer oder beladen Gegenstand eines Beförderungsvertrages bilden und damit unter die Vorschriften des einheitlichen Frachtrechts fallen können. Werden dagegen die Wagen einem Eisenbahnunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel übergeben, handelt es sich nicht um einen Beförderungsvertrag, sondern um einen Verwendungsvertrag im Sinne der ER CUV.

Ob ein Personen- oder Güterwagen Gegenstand eines Beförderungsvertrages ist, hängt allein von den Vereinbarungen der Vertragsparteien ab. Angesichts des Wegfalls der Beförderungspflicht bedarf es nicht mehr wie nach geltendem Recht der bedingungsweisen Zulassung der Beförderung derartiger Wagen (vgl. Artikel 5 ER CIM 1980).

Die Unterscheidung, ob es sich um einen Beförderungsvertrag im Sinne der ER CIM 1999 oder um einen Verwendungsvertrag im Sinne der ER CUV handelt, hat nur geringe Bedeutung. Denn die Haftung für Verlust oder Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen nach den ER CIM 1999 ist in gleicher Weise ausgestaltet wie die Haftung nach den ER CUV: Sowohl nach Artikel 24 § 1 ER CIM 1999 als auch nach Artikel 4 § 1 ER CUV handelt es sich um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast.

Auch hinsichtlich der Haftungshöhe sind die die Eisenbahnwagen betreffenden Vorschriften der ER CIM 1999 und der ER CUV einander angeglichen: Bei Verlust des Eisenbahnfahrzeugs ist die Haftung auf den Wert des Fahrzeugs am Tag und am Ort seines Verlustes beschränkt (Artikel 30 § 3 ER CIM 1999 und Artikel 4 § 3 ER CUV). Bei Beschädigung des Eisenbahnfahrzeugs ist die Haftung auf die Instandsetzungskosten beschränkt (Artikel 32 § 3 ER CIM 1999 und Artikel 4 § 4 ER CUV). Nur hinsichtlich der Vertragsfreiheit weichen die ER CIM 1999 von den ER CUV ab: Nach Artikel 4 § 5 ER CUV können die Vertragsparteien abweichende Vereinbarungen über die Haftung treffen, nach Artikel 5 ER CIM 1999 ist ihnen die Vereinbarung einer geringeren Haftung verwehrt.

Artikel 25

Beweislast

Die Regelungen entsprechen Artikel 37 ER CIM 1980.

Artikel 26

Aufeinander folgende Beförderer

Die in Artikel 26 enthaltene Regelung entspricht dem im geltenden internationalen Eisenbahn- und Straßenfrachtrecht (Artikel 35 § 3 ER CIM 1980, Artikel 34 CMR) verankerten Konzept, wonach ein vom vertraglichen Beförderer eingeschalteter weiterer Beförderer, wenn er das Gut mit dem Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag eintritt, den der erstgenannte Beförderer mit seinem Kunden abgeschlossen hat. Zur Übernahme des Gutes und des Frachtbriefs ist der vom vertraglichen Beförderer eingeschaltete Unterfrachtführer allerdings nicht von Gesetzes wegen verpflichtet. Der Wegfall der Beförderungspflicht und die Aufgabe der bisherigen gesetzlichen Verpflichtung zur Übernahme des Gutes durch einen (in die Liste der Linien eingetragenen) nachfolgenden Beförderer muss durch eine entsprechende, in der Regel vorherige Vereinbarung mit den nachfolgenden Beförderern ersetzt werden.

Die dargestellte Regelung über die Bildung einer Beförderungs- und Haftungsgemeinschaft erhält durch Artikel 45 § 2 allerdings eine wichtige Modifikation. Denn danach können Ansprüche auch gegen den zur Ablieferung verpflichteten („letzten“) aufeinander folgenden Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden, wenn er weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat, aber mit seiner Zustimmung im Frachtbrief als der zur Ablieferung verpflichtete Beförderer eingetragen ist. Der „letzte Frachtführer“ nach Artikel 36 CMR hingegen ist nach Rechtsprechung (Urteil der Cour de Cassation Frankreichs vom 3. Mai 1994, veröffentlicht in Europäisches Transportrecht 1995, S. 685) und herrschender Lehre nur derjenige, der durch Annahme von Gut und Frachtbrief dem Vertrag tatsächlich beigetreten ist.

Artikel 27

Ausführender Beförderer

Mit dieser Vorschrift wird erstmals im internationalen Eisenbahnfrachtrecht eine Regelung über die Haftung des ausführenden Beförderers eingeführt. Wie bereits in Artikel 3 Buchstabe b definiert, ist „ausführender Beförderer“ derjenige, der keinen Vertrag mit dem Absender oder Empfänger abgeschlossen hat, dem aber „die Durchführung der Beförderung auf der Schiene“ übertragen wurde. Der ausführende Beförderer tritt also nicht in den vom vertraglichen Beförderer mit seinem Kunden geschlossenen Vertrag ein. Gleichwohl gelten für ihn nach § 2 im Verhältnis zum Absender oder Empfänger alle für die Haftung des vertraglichen Beförderers maßgeblichen Bestimmungen der ER CIM 1999 (vgl. § 2). Wurden diese Bestimmungen modifiziert und eine weitergehende Haftung des Beförderers vereinbart, so gelten diese Modifikationen für ihn nur dann, wenn er ihnen ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat (§ 3). Der „ausführende Beförderer“ haftet aber, anders als „aufeinander folgende Beförderer“, lediglich für die von ihm tatsächlich durchgeführte Beförderung (§ 2 Satz 1).

Der Text folgt im Wesentlichen Artikel 10 der Hamburg-Regeln. Vergleichbare Regeln finden sich im deutschen Recht in § 437 HGB und Artikel 3 der Anlage zu § 664 HGB.

Artikel 28

Schadensvermutung bei Neuaufgabe

Die Vorschrift entspricht – von geringfügigen redaktionellen Änderungen abgesehen – Artikel 38 ER CIM 1980.

Artikel 29

Vermutung für den Verlust des Gutes

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen Artikel 39 ER CIM 1980. Nicht übernommen wurde die kollisionsrechtliche Verweisung auf das Recht des Staates, dem der Beförderer angehört (Artikel 39 § 4 ER CIM 1980). In Anlehnung an Artikel 20 Abs. 4 CMR verweist vielmehr § 4 auf das Recht des Staates, in dem sich das Gut befindet (lex rei sitae).

Artikel 30

Entschädigung bei Verlust

§§ 1 und 2

Die Bestimmungen entsprechen Artikel 40 ER CIM 1980. Beibehalten wird insbesondere der Haftungshöchstbetrag von 17 Sonderziehungsrechten (SZR) je Kilogramm (§ 2 in Verbindung mit Artikel 9 COTIF 1999). Zwar war zu Beginn der Revisionsarbeiten vorgesehen worden, angesichts des Wertverlustes des SZR seit 1980 wie bei den ER CIV 1999 eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge vorzunehmen. Als angemessene Erhöhung war dabei auf Vorschlag des Zentralamtes (OCTI) und dem von ihm gemachten Hinweis auf einen Realwertverlust des SZR von rund 65 % von Mai 1980 bis Januar 1999 eine Anhebung um 50 % ins Auge gefasst worden. Diese scheiterte jedoch letztlich am Widerstand von zwei Dritteln der auf der 5. Generalversammlung anwesenden Staaten. Diese hatten argumentiert, es sei, anders als für den Personenverkehr, nicht vertretbar, auch für den Güterverkehr den Realwertverlust des SZR in vollem Umfang auszugleichen. Die bestehenden wirtschaftlichen Unterschiede in den Mitgliedstaaten der Organisation machten eine Erhöhung der derzeitigen Haftungshöchstbeträge im Güterverkehr für die Eisenbahnen mancher Staaten unannehmbar. Eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge um 50 % bedeute außerdem, dass sich die im Eisenbahnverkehr geltenden Haftungshöchstbeträge auf das Dreifache der für den internationalen Straßenverkehr geltenden Haftungshöchstbeträge belaufen würden. Damit würden die Wettbewerbsbedingungen für die Eisenbahnen weiter verschlechtert. Auch das im Mai 1999 beschlossene Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr halte an dem im Warschauer Abkommen enthaltenen Haftungshöchstbetrag von 17 SZR fest. Eine Erhöhung sei schließlich auch nicht erforderlich, weil in der Regel bereits der Absender sein Gut gegen Transportschäden versichere. Eine Erhöhung des Haftungshöchstbetrages führe nur zu Doppelversicherungen und habe eine Anhebung der Versicherungsprämien zur Folge. Der Markt honoriere aber eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge nicht.

§ 3

§ 3 enthält eine von den §§ 1 und 2 abweichende Sonderregelung für Eisenbahnfahrzeuge und Container. Nicht zuletzt aus Praktikabilitätsgründen wurde es hier als

nicht sachgerecht erachtet, die Haftung an einem Börsen- oder Marktpreis oder am Gewicht dieser Fahrzeuge oder sonstigen Ladungseinheiten abzustellen. Die Regelung entspricht Artikel 4 ER CUV.

§ 4

§ 4 bestimmt in Abweichung von Artikel 40 § 3 ER CIM 1980, dass „entrichtete" Zölle zu erstatten sind, nicht jedoch die Verbrauchsabgaben auf Güter, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden. Er berücksichtigt damit, dass im Zollverfahren die an einer Beförderung teilnehmenden Eisenbahnunternehmen von den Zollbehörden als „Hauptverpflichtete" qualifiziert und daher gemeinsam mit dem Absender oder Empfänger gegenüber den Zollbehörden für die Zahlung der Zölle haften. Bei Unregelmäßigkeiten oder Verstößen sind sie Schuldner für die Zahlung der Zollgebühren. Es ist daher nur sachgerecht, wenn das befördernde Eisenbahnunternehmen bei Verlust des Gutes dem Absender die von ihm entrichteten Zollgebühren ebenso wie den Beförderungspreis zurückerstatten muss.

Anders verhält es sich mit den Verbrauchsabgaben, also Abgaben auf Güter, die, wie etwa Alkohol oder Tabakwaren, einem besonderen Fiskalregime unterliegen. Da hinsichtlich dieser Verbrauchsabgaben der Eisenbahnbeförderer keine Stellung als „Hauptverpflichteter" gegenüber den Abgabebehörden hat, soll ihn auch keine Erstattungspflicht treffen.

Artikel 31

Haftung bei Schwund

Die Bestimmung entspricht Artikel 41 ER CIM 1980.

Artikel 32

Entschädigung bei Beschädigung

Die Bestimmung entspricht mit Ausnahme von § 3 dem Artikel 42 ER CIM 1980. Die Sonderregelung des § 3 für die Beschädigung eines auf eigenen Rädern rollenden und als Beförderungsgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuges sowie für intermodale Transporteinheiten, insbesondere Container, wurde eingefügt, da für diese Fälle ein Abstellen auf eine Wertminderung für nicht sachgerecht erachtet wurde. Ebenso wie bei der Beschädigung von Wagen, die einem Eisenbahnunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel übergeben werden und somit Gegenstand eines Verwendungsvertrages im Sinne der ER CUV sind (vgl. Artikel 4 § 4 ER CUV), sind die Instandsetzungskosten – ohne weiteren Schadenersatz, insbesondere des Nutzungsausfalles – zu ersetzen.

Artikel 33

Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

Die Bestimmung entspricht Artikel 43 ER CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990. Die am Vierfachen der Fracht ausgerichtete Haftungshöchstgrenze bei Lieferfristüberschreitung (§ 1) weicht damit, wie schon bisher, von der in Artikel 23 Abs. 5 CMR festgelegten Haftungshöchstgrenze (sie beträgt das Einfache der Fracht) deutlich ab und schützt damit den Absender und Empfänger weitergehend als die CMR.

Die gegenüber Artikel 43 § 6 ER CIM 1980 redaktionell überarbeitete Regelung des § 6, wonach die Vertragsparteien im Falle der Vereinbarung einer Lieferfrist eine von den ER CIM 1999 abweichende Entschädigungsregelung treffen können, der Berechtigte jedoch in diesem Fall bei Überschreitung der in Artikel 16 §§ 2 bis 4 gesetzlich festgelegten Lieferfristen zwischen der vereinbarten Entschädigung und der sich aus den §§ 1 bis 5 ergebenden Entschädigung wählen kann, wurde trotz der Regelung in Artikel 5 weiterhin für zweckmäßig erachtet. So erspart sie die nach Artikel 5 erforderliche Prüfung, ob die von den ER CIM 1999 abweichende Entschädigungsregelung tatsächlich eine Haftungserweiterung darstellt. Denn nach § 6 kommt es auf die Frage der Haftungserweiterung nicht an. Auch Haftungseinschränkungen sind gestattet. Sie können etwa zweckmäßig sein, um eine raschere Schadensabwicklung zu erlauben, wie dies bei einer Vertragsstrafe ohne Nachweis eines Schadens der Fall ist. Dafür aber schützt die Regelung Absender und Empfänger, wenn selbst die gesetzlich festgelegten Lieferfristen nicht eingehalten wurden.

Artikel 34

Entschädigung bei Wertangabe

Die Regelung wurde aus Artikel 24 CMR übernommen, jedoch ohne den umstrittenen Hinweis auf die Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlags zur Fracht. Die Parteien des Beförderungsvertrages können aber vereinbaren, ob ein Zuschlag zu zahlen ist oder nicht.

Artikel 35

Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Die Regelung fasst die bisher in Artikel 16 § 1 und Artikel 46 ER CIM 1980 enthaltenen Regelungen in einem Artikel zusammen. In der Sache entspricht sie Artikel 26 CMR.

Ebenso wie in Artikel 34 fehlt aber auch hier – angesichts des Wegfalls zwingender Tarife – der Hinweis auf den Zuschlag zur Fracht. Den Parteien des Beförderungsvertrages bleibt es aber unbenommen, auf Grund der Interessendeklaration eine höhere Fracht zu vereinbaren.

Artikel 36

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die Bestimmung entspricht Artikel 44 ER CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990.

Artikel 37

Umrechnung und Verzinsung

Die Bestimmungen entsprechen Artikel 47 ER CIM 1980. Eine dem Artikel 47 § 3 ER CIM 1980 entsprechende Regelung über die Pflicht zur Zinszahlung bei Bagatellschäden enthalten die neuen ER CIM 1999 jedoch nicht mehr.

Artikel 38

Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

Entsprechend Artikel 48 ER CIM 1980 enthält auch Artikel 38 eine Liste zusätzlicher Haftungsausschlussgründe

im Falle einer Eisenbahn-Seebeförderung. Abweichend vom geltenden Recht orientieren sich die Regelungen jedoch nicht mehr an dem Internationalen Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049), den sog. Haager Regeln, sondern an den Hamburg-Regeln. Zwar sind die Hamburg-Regeln bis heute nur in wenigen Mitgliedstaaten des geltenden COTIF 1980 in Kraft getreten, nämlich in Marokko, Österreich, Rumänien, Tschechien, Tunesien und Ungarn. Gleichwohl bestand auch unter den Nichtvertragsstaaten der Hamburg-Regeln Einvernehmen darüber, dass sich die ER CIM 1999 an diesen orientieren sollten.

Nicht mehr aufgeführt ist damit insbesondere der Haftungsausschlussgrund „nautisches Verschulden“ (Artikel 48 § 1 Unterabs. 3 Buchstabe a ER CIM 1980). Entfallen ist aber auch der Haftungsausschlussgrund „nachträgliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes“ (Artikel 48 § 1 Unterabs. 3 Buchstabe b ER CIM 1980). Es verbleibt dagegen bei den Haftungsausschlussgründen „Verladung des Gutes auf Deck“, „Feuer“, „Rettung oder versuchte Rettung von Leben oder Eigentum zur See“ sowie „Gefahren oder Unfälle der See“.

Artikel 39

Haftung bei nuklearem Ereignis

Die Regelung ist identisch mit Artikel 49 ER CIM 1980.

Artikel 40

Personen, für die der Beförderer haftet

Satz 1 entspricht im Wesentlichen Artikel 50 Abs. 1 ER CIM 1980. Anders als dort bestimmt er jedoch, dass die Bediensteten und anderen Personen, deren sich der Beförderer bei der Ausführung der Beförderung bedient, „in Ausübung ihrer Verrichtungen“ handeln müssen. Diese Einschränkung entspricht Artikel 3 CMR.

Neu ist die Regelung in Satz 2, wonach der Infrastrukturbetreiber als Erfüllungsgehilfe des Beförderers anzusehen ist. Diese Neuerung ist bedingt durch die Eisenbahnstrukturreform und die damit verbundene Trennung des Infrastrukturbetreibers vom Eisenbahnverkehrsunternehmen. Durch Satz 2 sollen mögliche Unsicherheiten darüber, ob ein bestimmtes Verhalten des Infrastrukturbetreibers dem vertraglichen Beförderer zuzurechnen ist, vermieden werden. Nutzt der Beförderer die Schienen des Infrastrukturbetreibers und ist ein Schaden infolge der Mangelhaftigkeit dieser Schienen entstanden, so kann sich der Beförderer nicht mit dem Hinweis darauf seiner Haftung entziehen, er habe auf die Wartung der Schienen keinen Einfluss und es handele sich mithin um einen unvermeidbaren Schaden, für den der Beförderer nach Artikel 23 § 2 nicht hafte.

Artikel 41

Sonstige Ansprüche

Die Vorschrift entspricht dem Artikel 51 ER CIM 1980. Sie bezweckt, das gesetzlich geregelte Haftungssystem vor einer Aushöhlung in den Fällen zu schützen, in denen nach anwendbarem nationalen Recht den Beförderer auch eine außervertragliche Haftung trifft. Ohne die Regelung in Artikel 41 liefe der Beförderer Gefahr, auf der Grundlage dieses Rechts möglicherweise unbegrenzt in Anspruch genommen zu werden. Durch die Regelung wird gewährleistet, dass etwa bei der Beschädigung von Gut, das noch im Eigentum des Absenders steht, der Absender nicht vom Beförderer unter Berufung auf § 823 BGB Ersatz des ihm entstandenen Schadens in unbegrenzter Höhe verlangt und damit die Haftungsbeschränkungsregelungen der ER CIM 1999 umgeht.

Titel IV

Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 42

Tatbestandsaufnahme

Die Vorschrift entspricht, abgesehen von redaktionellen Änderungen, Artikel 52 ER CIM 1980.

Artikel 43

Reklamationen

Die Vorschrift entspricht Artikel 53 ER CIM 1980. Der Vorschlag, das Reklamationsverfahren nach dem Vorbild der CMR (Artikel 30 CMR) zu vereinfachen und von Förmlichkeiten zu befreien, wurde abgelehnt.

Artikel 44

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen berechtigte Personen

Die Vorschrift entspricht, abgesehen von redaktionellen Änderungen, dem Artikel 54 ER CIM 1980.

Artikel 45

Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen dem Artikel 55 ER CIM 1980. Nicht mehr verwendet werden jedoch die Begriffe „Versandbahn“ und „Empfangsbahn“. Stattdessen wird wie in Artikel 36 CMR von dem „ersten“ und dem „letzten“ Beförderer gesprochen (vgl. § 1). „Letzter Beförderer“ in diesem Sinne ist derjenige, der als letzter durch Annahme von Frachtbrief und Gut in den Beförderungsvertrag eingetreten ist. Die Übernahme der in der CMR verwendeten Terminologie bedeutet jedoch keine Übernahme der in Artikel 36 CMR enthaltenen Regelung über die Passivlegitimation im Übrigen. Entsprechend dem geltenden Artikel 55 § 3 Unterabs. 2 ER CIM 1980 sind vielmehr auch weiterhin nicht nur der erste und der letzte Eisenbahnbeförderer sowie derjenige Beförderer passivlegitimiert, der den Teil der Beförderung ausgeführt hat, in dessen Verlauf das schadensbegründende Ereignis eingetreten ist, sondern auch derjenige, der zwar nicht durch Annahme von Frachtbrief und Gut in den Beförderungsvertrag eingetreten ist, jedoch mit seiner Zustimmung in den Frachtbrief eingetragen worden ist (§ 2).

Beibehalten wird auch der von Artikel 36 CMR abweichende Grundsatz, dass der Geschädigte nicht gegen mehrere Beförderer klagen kann. Da bei den Revisionsarbeiten die Auffassung vorherrschte, dass trotz der Privatisierung der Eisenbahnen bei Eisenbahntransporten eine im Vergleich zu Straßentransporten geringe Gefahr einer Zahlungsunfähigkeit einzelner Beförderer bestehe,

wurde an dem in Artikel 55 § 4 ER CIM 1980 verankerten Grundsatz festgehalten, dass mit der Erhebung der Klage gegen eine passivlegitimierte Eisenbahn das Recht erlischt, eine andere Eisenbahn wegen desselben Anspruchs zu verklagen (§ 7).

Bedingt durch die erstmalige Einführung des Rechtsinstituts des „ausführenden Beförderers“ im internationalen Eisenbahnrecht (Artikel 27), erwähnt auch Artikel 45 erstmalig den ausführenden Beförderer (§§ 6 und 7). Im Interesse der terminologischen Klarheit – unter Beförderer ist nach Artikel 3 Buchstabe a nur der vertragliche Beförderer zu verstehen – wird in § 6 klargestellt, dass direkte Klagen auch gegen den ausführenden Beförderer zugelassen sind.

Artikel 46

Gerichtsstand

Die Vorschrift entspricht Artikel 31 Abs. 1 und 2 CMR. Eine Beibehaltung der Regelung in Artikel 56 ER CIM 1980 wurde angesichts der Umstrukturierung des Eisenbahnwesens nicht mehr für sachgerecht erachtet. Im Übrigen bestand Einvernehmen, dass die ER CIM 1999 Vorrang gegenüber den Bestimmungen des Brüsseler EWG-Übereinkommens vom 27. September 1968 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (GVÜ) sowie Gerichtsstandsregelungen in zweiseitigen Staatsverträgen oder in Konzessionen haben sollen.

Artikel 47

Erlöschen der Ansprüche

Die Vorschrift entspricht Artikel 57 ER CIM 1980. Ein Vorschlag, das System des Artikels 30 CMR zu übernehmen, wonach die Annahme des Gutes ohne Vorbehalt lediglich den widerlegbaren Beweis bildet, dass der Beförderer das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat, war nicht konsensfähig. Die Bestimmungen des § 2 wurden als ausreichender Schutz der Kunden erachtet.

Artikel 48

Verjährung

Die Regelung in Artikel 58 ER CIM 1980 wurde in den Grundzügen übernommen, jedoch wurde die kasuistische Regelung hinsichtlich des Beginns der Verjährung in § 2 vereinfacht. Eine Angleichung der Fristen an die des Artikels 32 CMR – bei qualifiziertem Verschulden drei statt zwei Jahre – war nicht konsensfähig.

Titel V

Beziehungen der Beförderer untereinander

Artikel 49

Abrechnung

Die ursprünglich mit „aufeinanderfolgende Beförderer“ überschriebene, jedoch auf Grund des Artikels 26 umbenannte Vorschrift hat Vorbilder sowohl im geltenden internationalen Eisenbahnrecht als auch im Straßenfrachtrecht: § 1 entspricht der des Artikels 59 § 1 ER CIM 1980. Die in § 2 enthaltene Regelung über die Beweiskraft des Frachtbriefs im Verhältnis der aufeinander folgenden Beförderer untereinander entspricht der in Artikel 35 Abs. 2 CMR.

Artikel 50

Rückgriffsrecht

Die Regelung entspricht Artikel 60 ER CIM 1980.

Artikel 51

Rückgriffsverfahren

Die Vorschrift hat mit Ausnahme des § 4 ihr Vorbild im geltenden internationalen Eisenbahnrecht: Die §§ 1 bis 3 und 5 entsprechen Artikel 62 §§ 1 bis 3 und Artikel 63 § 2 ER CIM 1980. § 6 enthält eine dem Artikel 62 § 5 ER CIM 1980 entsprechende Regelung.

Die die Zuständigkeit betreffende Regelung des § 4 orientiert sich dagegen an Artikel 31 Abs. 1 Buchstabe a CMR.

Artikel 52

Vereinbarungen über den Rückgriff

Die Regelung entspricht Artikel 40 CMR. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 64 ER CIM 1980.

6. Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID – Anhang C zum Übereinkommen)

Allgemeines

Die erste internationale Regelung der Beförderung gefährlicher Stoffe und Gegenstände war in § 1 der Ausführungsbestimmungen und deren Anlage 1 zum Berner Übereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 enthalten. Die Vorschriften dieser Anlage waren rein frachtvertragliche Bedingungen, die den Absendern der betreffenden gefährlichen Stoffe und Gegenstände auferlegt waren. Ziel war die Wahrung der Sicherheit von Personen und Vermögenswerten im Eisenbahnbetrieb. Die Rechtsfolge bestand in der Möglichkeit der Eisenbahn, bei Nichteinhaltung der Bedingungen die Beförderung – trotz grundsätzlich bestehender Beförderungspflicht – abzulehnen. Nach der damaligen Rechtslage war es der Eisenbahn aber nicht verboten, solche Güter zu befördern. Sie konnte vielmehr bei Abschluss eines Beförderungsvertrages dem Absender gegenüber zivilrechtlich die Einhaltung seiner Verpflichtungen verlangen, die sich aus diesen besonderen Beförderungsbedingungen ergeben, und bei Schäden Ersatz vom Absender fordern. Im Verlauf der Weiterentwicklung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) hat sich der Akzent verschoben: Aus einer Regelung privatrechtlichen Inhalts wurden Schutzvorschriften, die heute eher als öffentlich-rechtliche Vorschriften qualifiziert werden.

Ein wesentliches Problem der Systematik des z.Z. geltenden RID (im Folgenden: RID 1980) besteht darin, dass der Anwendungsbereich des RID 1980 grundsätzlich vom Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförde-

rung von Gütern (ER CIM 1980) abhängig ist. Damit sind die Vorschriften des RID 1980 nur auf Beförderungen auf eingetragenen CIM-Linien anwendbar; zudem muss die Beförderung auf Grund eines CIM-Frachtvertrages mit einem CIM-Frachtbrief erfolgen.

Sicherheitsbestimmungen, die dem Schutz von Menschen, Umwelt und Gütern dienen, müssen aber von solchen formalen Einschränkungen unabhängig anwendbar sein. Dies ist für die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften (EG) bereits verwirklicht. Das RID 1980 gilt auf Grund der Richtlinie 96/49/EG vom 23. Juli 1996 (RID-Rahmenrichtlinie) grundsätzlich auch für innerstaatliche Gefahrgutbeförderungen mit der Eisenbahn und für Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten, und zwar unabhängig von einem CIM-Beförderungsvertrag und unabhängig vom verwendeten Beförderungsdokument. Diese Konzeption sieht das neue RID für alle OTIF-Staaten vor. Dazu wird ein eigener selbständiger Anhang C zum COTIF 1999 (im Folgenden: RID 1999) geschaffen. Die technische Anlage dazu soll entsprechend den Ergebnissen der Arbeiten zur anwenderorientierten Umstrukturierung des RID 1999 und des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) gestaltet werden. Ziel dieser Umstrukturierung ist eine Vereinheitlichung des Aufbaus aller Vorschriften sowohl der verkehrsträgerübergreifenden als auch der verkehrsträgerspezifischen in einer Form, die den Benutzern das Verständnis und die Anwendung der Gefahrgutvorschriften erleichtert.

Im Einzelnen

Artikel 1

Anwendungsbereich

§ 1 Buchstabe a

Die Anwendbarkeit des RID 1999 ist nicht davon abhängig, ob die Beförderung den ER CIM 1999 unterliegt. Erforderlich ist, dass die Beförderung über das Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten führen soll. Zusätzlich zum eigentlichen Beförderungsvorgang schließt der Anwendungsbereich auch alle mit der Beförderung verbundenen Tätigkeiten ein, insbesondere das Ein- und Ausladen der gefährlichen Güter. Der Begriff der „Beförderung“ im Sinne des RID 1999 wird in der Anlage näher beschrieben werden.

§ 1 Buchstabe b

Die Regelung enthält im Falle der ergänzenden Beförderung einen Vorrang für internationale Vorschriften, die für andere Verkehrsträger gelten. Im Fall von ergänzenden Beförderungen auf der Straße oder auf Binnengewässern haben ADR und die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (künftig auch Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen – ADN) Vorrang vor dem RID 1999 bezüglich des anderen Verkehrsmittels, auch wenn ein einziger Beförderungsvertrag vorliegt.

Mit der Regelung wird auch eine Normenkollision zwischen dem im Seeverkehr geltenden IMDG-Code und dem RID 1999 vermieden. Derzeit hat der IMDG-Code den Charakter einer Empfehlung, die jeweils durch die Staaten auf Grund von Landesrecht für verbindlich erklärt wird. Die betroffenen Staaten können daher Abweichungen von diesen Empfehlungen vereinbaren. Im Jahr 2004 soll der IMDG-Code als integrierender Bestandteil des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) zwingendes Völkerrecht werden.

§ 2

Die Vorschrift enthält in Anlehnung an ähnliche Formulierungen im ADR, in den RID/ADR-Rahmenrichtlinien der EG und dem künftigen ADN das Transportverbot für gefährliche Güter, deren Beförderung durch das RID 1999 ausgeschlossen ist.

Artikel 2

Freistellungen

Diese Bestimmung stellt ebenso wie die analoge Bestimmung im aktuellen ADN-Entwurf klar, dass die technische Anlage Freistellungsfälle festlegen kann. Solche Vorschriften finden sich bereits im RID 1980 (Rn. 17) und ADR (Rn. 2009/10 609) in der ab 1. Januar 1999 geltenden Fassung.

Artikel 3

Einschränkungen

Ähnlich wie Artikel 4 Abs. 1 ADR sowie die analogen Bestimmungen in den RID/ADR-Rahmenrichtlinien der EG bestimmt auch das RID 1999, dass das Recht jedes Mitgliedstaates gewahrt bleibt, internationale Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zu regeln oder zu verbieten, wenn dies aus anderen Gründen als denen der Beförderungssicherheit geschieht.

Artikel 4

Andere Vorschriften

Wegen des Wegfalls der rechtlichen Verknüpfung von RID 1999 und ER CIM 1999 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass außer den Vorschriften des RID 1999 jeweils auch die allgemein geltenden Vorschriften über Eisenbahnbeförderungen anzuwenden sind. Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 5 ADR und in Artikel 9 des künftigen ADN.

Artikel 5

Zugelassene Zugart.
Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in Kraftfahrzeugen

§ 1 Buchstabe a

Gefährliche Güter dürfen nur ausnahmsweise in kleineren Mengen statt in Güterzügen in Personenzügen befördert werden. Die Regelung entspricht der bisherigen Anlage IV (RIEx) zu den ER CIM 1980.

§ 1 Buchstabe b

Die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in Kraftfahrzeugen in Autoreisezügen gemäß Artikel 12 ER CIV 1999 stellt eine praktisch notwendige Ausnahme vom Gebot dar, gefährliche Güter nur in Güterzügen zu befördern. Artikel 12 § 4 in Verbindung mit Artikel 14 ER CIV 1999 verpflichtet den Reisenden, die entsprechenden Bestimmungen des RID 1999 einzuhal-

ten. Er haftet dem Beförderer für jeden Schaden, der sich aus der Nichtbeachtung dieser Verpflichtung ergibt.

§ 2

Die Vorschrift enthält den allgemeinen Grundsatz, dass Beförderungen gefährlicher Güter nur unter den besonderen Bedingungen des RID 1999 zulässig sind.

Artikel 6

Anlage

Diese Bestimmung stellt klar, dass die Anlage Bestandteil des RID 1999 ist.

7. Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV – Anhang D zum Übereinkommen)

Allgemeines

Die durch die Richtlinie des Rates 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 bedingte Umstrukturierung des Eisenbahnwesens machten es erforderlich, auch die Beziehungen der Einsteller von Privatwagen (P-Wagen) mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und mit den Infrastrukturbetreibern neu zu ordnen.

Entsprechend einem Wunsch der Praxis, insbesondere der Internationalen Privatgüterwagen-Union (UIP), wird diese Neuordnung nicht, wie bisher, im Wesentlichen der Regelung durch Allgemeine Geschäftsbedingungen überlassen. Vielmehr wird die Einstellung und Verwendung von Eisenbahnwagen auf eine international einheitliche Rechtsgrundlage gestellt. Diese Rechtsgrundlage bilden die Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUV).

Die Grundkonzeption der ER CUV ist dabei folgende:

– Die geltende Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP – Anlage II zu Artikel 8 § 1 ER CIM 1980) wird durch die ER CUV ersetzt. An die Stelle des darin geregelten Rechts der Verwendung von Privatwagen im internationalen Verkehr tritt ein allgemeines Wagenrecht.

– Auf die bisher gemachte Unterscheidung zwischen bahneigenen Wagen und Privatgüterwagen wird verzichtet. Damit entfällt insbesondere der Vertragstypus des „Einstellungsvertrages“, der die Beziehungen zwischen einem Privaten und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen regelt, das in seinen Wagenpark einen Privatgüterwagen („P-Wagen“) integriert. Stattdessen wird ganz allgemein der Vertrag über die Verwendung von Wagen geregelt. Dabei kann es sich sowohl um bahneigene Wagen als auch um nicht bahneigene Wagen handeln. Unbeachtlich ist auch, ob nicht bahneigene Wagen in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmens eingegliedert sind, oder ob es sich um „ad-hoc-Wagen“ handelt, also um Wagen, die nicht in einen Wagenpark eingegliedert sind.

– Regelungsgegenstand ist im Wesentlichen die Haftung der Parteien aus dem Verwendungsvertrag, die Verjährung und der Gerichtsstand. Öffentlich-rechtliche Fragen, wie die der technischen Zulassung, werden dagegen – ähnlich wie in den geltenden RIP – nicht geregelt. Die Beantwortung dieser Fragen richtet sich nach Landesrecht.

– Für die Fälle des Verlusts oder der Beschädigung eines zur Verwendung zur Verfügung gestellten Wagens wird eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast des Eisenbahnverkehrsunternehmens normiert (Artikel 4 ER CUV). Anders als die ER CIM 1999 kennen die ER CUV also keine verschuldensunabhängige Haftung.

Unberührt bleiben die Vorschriften der ER CIM 1999 über die Beförderung von auf eigenen Rädern rollenden Fahrzeugen und damit insbesondere die darin normierten strengeren Haftungsregelungen (vgl. insbesondere Artikel 24, 30 § 3 und Artikel 32 § 3). Diese Vorschriften werden insbesondere bei der Überstellung fabrikneuer Personen- oder Güterwagen anzuwenden sein, da in diesem Fall die Wagen nicht Beförderungsmittel, sondern Gegenstand der Beförderung sind.

Im Einzelnen

Artikel 1

Anwendungsbereich

Nach Artikel 1 fallen in den Anwendungsbereich der ER CUV alle Verträge, die eine Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zum Gegenstand haben. Verwender können dabei auch mehrere Personen sein, wie dies bei den sog. Pool-Verträgen der Fall ist. Charakteristisch für den Verwendungsvertrag und bedeutsam für seine Abgrenzung vom Beförderungsvertrag ist die Zweckbestimmung des Wagens, das heißt seine Verwendung als Beförderungsmittel und nicht als zu beförderndes Gut.

Durch die Bezugnahme auf die ER CIV 1999 und ER CIM 1999 werden vom Anwendungsbereich der ER CUV die Verwendungsverträge ausgenommen, die ausschließlich die Verwendung des Wagens für Binnenbeförderungen zum Gegenstand haben. Es steht den Vertragsstaaten jedoch frei, die ER CUV in ihr Landesrecht zu übernehmen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Nach Buchstabe a sind wesentliche Merkmale eines „Eisenbahnverkehrsunternehmens“ im Sinne der ER CUV dessen Berechtigung zur Beförderung von Personen oder Gütern und die Verfügung über Traktionsmittel. Damit unterscheidet sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere vom Infrastrukturbetreiber und von einer Wagenvermietgesellschaft.

Buchstabe b berücksichtigt, dass insbesondere der im französischen Text verwendete Begriff „véhicule“ (Fahrzeug) als Oberbegriff für Güter-, Personen- und Gepäckwagen verwendet wird und damit auch Fahrzeuge mit eigenem Antrieb erfassen kann. Zur Vermeidung von Missverständnissen nimmt daher Buchstabe b Fahrzeuge mit eigenem Antrieb ausdrücklich aus dem sonst allgemeinen Begriff „véhicule“ aus.

Die Aufnahme einer Definition des dem Straßenverkehrsrecht entlehnten Begriffs des „Halters“ in Buchstabe c ist im Hinblick auf Artikel 3 § 1 Buchstabe a und Artikel 8

erforderlich. Nach dieser Definition ist „Halter“ eines Wagens derjenige, der den Wagen wirtschaftlich nutzt. Der Halter ist nicht notwendigerweise der Eigentümer im zivilrechtlichen Sinn. Die Begriffsbestimmung entspricht der des Artikels 2 Buchstabe e der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ER ATMF – Anhang G zum Übereinkommen).

Artikel 3

Zeichen und Anschriften an Wagen

§ 1

Die Vorschrift ist als Ergänzung zu öffentlich-rechtlichen Vorschriften zu sehen, wie etwa den Vorschriften über die technische Zulassung (vgl. Artikel 14 ER ATMF) oder der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID – Anhang C zum Übereinkommen). Sie begründet eine aus dem Verwendungsvertrag herrührende Pflicht desjenigen, der einem Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Wagen zur Verwendung zur Verfügung stellt, bestimmte Zeichen und Anschriften an dem Wagen zu vermerken.

Das in Buchstabe a normierte Erfordernis, den Halter am Wagen anzugeben, soll vor allem der Rechtssicherheit dienen: Der Halter nutzt den Wagen längerfristig als Beförderungsmittel, während seine Vertragspartner laufend wechseln können.

Die Anschrift des Heimatbahnhofes (Buchstabe c) wird nicht zwingend vorgeschrieben, da es vorstellbar ist, dass ein solcher nicht vereinbart ist, weil es sich um einen sogenannten ad-hoc-Wagen handelt, also um einen Wagen, der nicht in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmens eingegliedert ist.

Den Parteien des Verwendungsvertrages ist es – vorbehaltlich allgemeiner öffentlich-rechtlicher Beschränkungen – freigestellt, die Angabe weiterer Anschriften und Angaben zu vereinbaren. Sofern die Parteien des Verwendungsvertrages dies wünschen, können sie insbesondere auch an der bisherigen Bezeichnung als P-Wagen festhalten.

§ 2

§ 2 stellt klar, dass Zeichen zur elektronischen Identifikation als Ergänzung verwendet werden können, um die automatische Fahrzeugidentifikation zu erleichtern.

Artikel 4

Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens

§§ 1 und 2

Die Haftungsregelung, wonach das den Wagen verwendende Eisenbahnverkehrsunternehmen für vermutetes Verschulden haftet, orientiert sich an der geltenden Haftungsregelung für Verlust oder Beschädigung von zur Beförderung aufgegebenen P-Wagen (Artikel 12 § 1 RIP).

§§ 3 und 4

Haftungshöchstgrenzen sehen die ER CUV, anders als die ER CIM 1999, nicht vor. Auch die ER CUV beschränken jedoch den Umfang des zu leistenden Schadenersatzes: So ist nach § 3 für den Fall des Verlustes nur der gemeine Wert des Fahrzeugs oder seiner Bestandteile am Ort und im Zeitpunkt des Verlustes zu ersetzen oder, wenn Ort oder Tag des Verlustes nicht festzustellen sind, der gemeine Wert am Ort und im Zeitpunkt der Übernahme. Nach § 4 sind für den Fall der Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile die Instandsetzungskosten zu ersetzen. So genannte Vermögensschäden, insbesondere entgangener Gewinn (lucrum cessans), sind nicht zu ersetzen.

§ 5

§ 5 berücksichtigt, dass die ER CUV nur einen sehr allgemeinen Rahmen für Verwendungsverträge aufstellen und die Parteien des Vertrages ein Interesse daran haben können, abweichende Haftungsregelungen zu vereinbaren. Da ein besonders schutzwürdiges Interesse eines Vertragspartners nicht erkennbar ist, erlaubt § 5 daher derartige Vereinbarungen. Die Vertragsparteien können damit eine vom Verschulden unabhängige Haftung ebenso vereinbaren wie bestimmte Haftungshöchstgrenzen oder die Verpflichtung zur Leistung einer Entschädigung für den Nutzungsausfall.

Artikel 5

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Da Artikel 4 §§ 3 und 4 – wenngleich nur als dispositives Recht – eine gesetzliche Haftungsbeschränkung vorsieht, ordnet Artikel 5 zum Schutz des Vertragspartners für den Fall qualifizierten Verschuldens des Schuldners eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung an. Die Bestimmung lehnt sich an Artikel 48 ER CIV 1999, Artikel 36 ER CIM 1999 und Artikel 15 ER CUI an. Sie ist zwingend, gestattet also abweichende Vereinbarungen der Vertragsparteien nicht.

Artikel 6

Vermutung für den Verlust eines Wagens

Artikel 6 enthält nach dem Vorbild des Artikels 29 ER CIM 1999 eine Regelung über die Verlustvermutung nach Ablauf einer bestimmten Frist. Die Frist, nach deren Ablauf ein Verlust des Wagens vermutet wird, beträgt drei Monate nach Eingang eines Nachforschungsauftrags durch den Berechtigten (§ 1). Die Frist kann jedoch durch Vereinbarung sowohl verlängert als auch verkürzt werden (§ 4).

Berechtigter im Sinne dieses Artikels ist, wer den Wagen auf Grund des Verwendungsvertrages zur Verfügung gestellt hat.

Artikel 7

Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

§ 1

Die Vorschrift begründet eine unbeschränkte Verschuldenshaftung des Halters des Wagens gegenüber seinem Vertragspartner für durch den Wagen verursachte Schäden. Eine daneben bestehende, nach Landesrecht begründete deliktische Haftung des Halters gegenüber seinem Vertragspartner oder gegenüber einem Dritten bleibt unberührt. Im Übrigen besteht im Falle mehrerer hinter-

einander geschalteter Verwendungsverträge die Möglichkeit der Abtretung des Anspruchs gegen den Halter, so dass ein mit dem Halter nicht in Vertragsbeziehungen stehendes geschädigtes Eisenbahnverkehrsunternehmen aus abgetretenem Recht vertragliche Ansprüche gegenüber dem Halter geltend machen kann.

§ 2

Die Haftungsregelung des § 1 ist nach § 2 dispositiver Natur. Es bleibt daher den Vertragsparteien überlassen, ob sie, wie bisher bei der Verwendung von Reisezugwagen von Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Vermeidung schwieriger und aufwendiger Ermittlungen von Schadensursachen üblich, eine Regelung treffen, wonach jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen den ihm durch den Wagen eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens verursachten Schaden selbst trägt.

Artikel 8

Subrogation

Die Vorschrift berücksichtigt, dass die ER CUV nur die vertragliche Haftung der Parteien des Verwendungsvertrages zueinander regeln und außervertragliche Haftungsansprüche etwa des Halters gegen ein im Zeitpunkt des Schadensereignisses den Wagen gerade verwendendes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eines solchen Unternehmens gegen den Halter – mit Ausnahme von Artikel 10 – nicht Regelungsgegenstand der ER CUV sind. Eine Abwicklung von Ansprüchen nur zwischen den jeweiligen Vertragsparteien des Verwendungsvertrages ist aber insbesondere dann nicht immer sachgerecht, wenn der Vertragspartner des Halters den Wagen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel weitergibt und damit zwischen dem Halter und dem zweiten sowie jedem weiteren darauf folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen keine direkten vertraglichen Beziehungen bestehen.

Da in diesen Fällen die mit der Verwendung des Wagens befassten Parteien zur Erleichterung der komplizierten Vertragsverhältnisse ein Interesse daran haben können, dass bei Schäden am Wagen nur eine Person als Schuldner dem Halter gegenübertritt, die Haftung also auf ein Unternehmen „kanalisiert“ wird, und dass bei Schäden, die durch den Wagen verursacht werden, die Haftung auf den Halter und das Recht zur Geltendmachung dieser Ansprüche auf das erste Eisenbahnverkehrsunternehmen „kanalisiert“ wird, gestattet Artikel 8, dass die Parteien der nachfolgenden Verwendungsverträge Vereinbarungen treffen, denen zufolge eine andere Person hinsichtlich der vertraglichen Rechte und Pflichten an die Stelle des Schuldners oder Gläubigers tritt.

Nach Artikel 8 sind folgende Vereinbarungen zulässig: Zum einen kann der erste Verwender in seinen Verträgen mit weiteren Verwendern vereinbaren, dass er hinsichtlich der Schadenersatzansprüche des Halters wegen Verlust oder Beschädigung eines Wagens an die Stelle des Halters tritt (Buchstabe a). Zum andern kann er mit den weiteren Verwendern vereinbaren, dass Schuldner von Schadenersatzansprüchen der weiteren Verwender ausschließlich der Halter ist, wobei aber diese Schadenersatzansprüche nur durch ihn, den ersten Verwender, geltend gemacht werden können (Buchstabe b).

Da diese Vereinbarung die Interessen des Halters unmittelbar berührt, im Falle des Buchstabens a sogar eine Abtretung seiner Schadenersatzansprüche an den ersten Verwender impliziert, ist allerdings Voraussetzung für die Wirksamkeit dieser Vereinbarung, dass bereits in dem Vertrag mit dem Halter die Möglichkeit der Weitergabe des Wagens an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen erwähnt wird, und dass eine Zustimmung des Halters zu den entsprechenden Vereinbarungen in den weiteren Verwendungsverträgen vorliegt.

Artikel 9

Haftung für Bedienstete und andere Personen

§ 1

Die Regelung hat ihr Vorbild in Artikel 40 ER CIM 1999 und Artikel 51 ER CIV 1999. Anders als dort gilt sie jedoch nicht nur für eine der Vertragsparteien, sondern für beide Vertragsparteien. Beide Vertragsparteien müssen sich danach das Handeln ihrer Bediensteten und anderer Personen, deren sie sich zur Vertragserfüllung bedienen, zurechnen lassen, soweit diese Bediensteten und andere Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

§ 2

Die Regelung ist Artikel 40 Satz 2 ER CIM 1999 nachgebildet. Durch sie wird der Betreiber der Infrastruktur ex lege als Erfüllungsgehilfe des Verwenders des Wagens qualifiziert. Abweichende Parteivereinbarungen werden jedoch zugelassen.

§ 3

§ 3 dient der Klarstellung, dass nicht nur die Parteien des Verwendungsvertrages für ihre Bediensteten und für andere Personen haften, sondern auch die jeweils an ihre Stelle getretenen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter.

Artikel 10

Sonstige Ansprüche

Die Bestimmung hat ihr Vorbild in Artikel 41 ER CIM 1999, Artikel 52 ER CIV 1999 und Artikel 19 ER CUI. Anders als die genannten Artikel verlangt sie jedoch nicht nur die Beachtung der Voraussetzungen und Beschränkungen der ER CUV, sondern auch die des Verwendungsvertrages. Damit soll verhindert werden, dass nicht nur die in den ER CUV, sondern auch die im Verwendungsvertrag vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen durch Geltendmachung insbesondere deliktischer Ansprüche umgangen werden.

Artikel 10 gilt nur für Ansprüche auf Schadenersatz wegen Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile. Er gilt hingegen nicht für Ansprüche wegen Schäden, die durch den Wagen verursacht werden. Da die ER CUV, wie zu Artikel 7 § 1 ausgeführt, für diese Ansprüche keine Haftungsbeschränkungen vorsehen, wurde es auch nicht für erforderlich gehalten, eine dem Artikel 10 § 1 vergleichbare Regelung für solche Ansprüche vorzusehen. Auf Grund des Fehlens einer derartigen Regelung haben vertragliche Vereinbarungen gemäß Artikel 7 § 2, die für Ansprüche wegen Schäden durch den Wagen Haftungsbeschränkungen vorsehen,

keine Auswirkungen auf außervertragliche Ansprüche. Anderes gilt nur, wenn die Vertragsparteien abweichende vertragliche Abreden getroffen haben, wobei diese Abreden aber keinerlei Auswirkungen auf nicht beteiligte Dritte haben.

§ 2 dient nach dem Muster des Artikels 9 § 3 ER CUV der Klarstellung.

Artikel 11

Gerichtsstand

Nach § 2 sind grundsätzlich die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Beklagte seinen Sitz hat oder, wenn der Beklagte keinen Sitz in einem Mitgliedstaat hat, die Gerichte des Mitgliedstaates, in dem der Schaden entstanden ist. Haben allerdings die Parteien des Verwendungsvertrages eine Gerichtsstandsvereinbarung getroffen, so ist diese nach § 1 vorrangig zu beachten.

Artikel 12

Verjährung

§ 1

Die dreijährige Verjährungsfrist entspricht der geltenden Regelung in Artikel 12 § 7 RIP. Eine Verkürzung der Frist auf zwei Jahre in Anlehnung an Artikel 48 ER CIM 1999 wurde mit Hinweis auf die Unterschiedlichkeit der Ansprüche aus einem Verwendungsvertrag und derjenigen aus einem Beförderungsvertrag abgelehnt.

§ 2

Die Formulierung in Buchstabe a stellt klar, wann die Frist läuft, wenn nicht feststeht, an welchem Tag der Wagen verloren gegangen ist, sondern der Verlust vermutet wird.

8. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen)

Allgemeines

Die mit der Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 begonnene Entwicklung der Trennung von Betrieb der Infrastruktur und Durchführung von Beförderungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen führt zu neuen Rechtsbeziehungen und Vertragsverhältnissen: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden zu Kunden und Vertragspartnern der Infrastrukturbetreiber. Die Reisenden, die Absender von Gütern und die Einsteller von Privatwagen stehen dagegen nicht in unmittelbaren Vertragsbeziehungen zu den Infrastrukturbetreibern, sondern ausschließlich zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Beförderungsleistung durchführen oder die ihnen zur Verfügung gestellte Wagen verwenden.

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI) berücksichtigen diese Rechtsentwicklung, indem sie Regeln über das Verhältnis zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen aufstellen. Die ER CUI beruhen dabei auf dem Grundgedanken, dass den Parteien eines Vertrages über die Nutzung der Infrastruktur im Eisenbahnverkehr möglichst weitgehende Freiheit in der Gestaltung ihrer vertraglichen Beziehungen eingeräumt werden soll, dass aber die Haftung einheitlich und verbindlich geregelt werden muss, um so Probleme zu vermeiden, die sich aus unterschiedlichen landesrechtlichen Haftungsregelungen ergeben könnten. Von diesem Grundsatz wird jedoch eine wichtige Ausnahme gemacht: Die Haftung einer Vertragspartei kann jeweils erweitert oder sogar, soweit es sich um die Haftung für Sachschäden handelt, beschränkt werden.

Die ER CUI regeln – abgesehen von Artikel 6 § 1 Satz 1 und 2 – die vertraglichen Beziehungen ausschließlich zwischen dem Betreiber der Infrastruktur und dem Eisenbahnbeförderer. Ansprüche, die sich auf dieses Vertragsverhältnis beziehen, können nur unter den in den ER CUI vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden (Artikel 19). Dies gilt auch für konkurrierende deliktische oder quasi-deliktische Ansprüche.

Nicht durch die ER CUI geregelt sind das Verhältnis zwischen dem Infrastrukturbetreiber und seinen Hilfspersonen, das Verhältnis zwischen dem Eisenbahnbeförderer und seinen Hilfspersonen sowie das Verhältnis zwischen dem Infrastrukturbetreiber und Dritten oder dem Eisenbahnbeförderer und Dritten. Rückgriffsansprüche des Infrastrukturbetreibers gegen die Vertragspartner des Eisenbahnbeförderers (z. B. den Absender, der durch mangelhafte Verladung nicht nur dem Beförderer, sondern auch dem Betreiber der Infrastruktur Schäden verursacht hat) sind dementsprechend nicht in den ER CUI geregelt. Für diese gilt Landesrecht, das nach den Regeln des Internationalen Privatrechts im Einzelfall zu bestimmen ist (Artikel 8 des COTIF 1999).

Eine Ausnahme von den vorstehenden Grundsätzen bildet Artikel 21. Nach dieser Vorschrift können Ansprüche der Hilfspersonen des Infrastrukturbetreibers gegen den Eisenbahnbeförderer oder der Hilfspersonen des Eisenbahnbeförderers gegen den Infrastrukturbetreiber nur unter den in den ER CUI vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden. Durch diese Regelung soll verhindert werden, dass es im Umweg über Klagen der Hilfspersonen zu einer anderen Haftung des Eisenbahnbeförderers bzw. des Infrastrukturbetreibers kommt.

Im Einzelnen

Titel I

Allgemeines

Artikel 1

Anwendungsbereich

§ 1

§ 1 verzichtet darauf, in Anlehnung an die ER CIM 1999 den Anwendungsbereich auf entgeltliche Verträge zu beschränken. Er berücksichtigt damit, dass eine Eisenbahninfrastruktur, etwa dann, wenn deren Betreiber eine staatliche Stelle ist, auch ohne unmittelbare wirtschaftliche Gegenleistung verschiedenen Beförderern zur Verfügung gestellt wird. Unbeachtlich ist ferner, wie Satz 3 klarstellt, ob die Infrastruktur von Staaten oder staatlichen Einrichtungen betrieben wird oder ob der Nutzer eine staatliche Einrichtung ist. Selbst dann, wenn staatliche

Einrichtungen beteiligt sind und damit der Nutzungsvertrag möglicherweise ein öffentlich-rechtlicher Vertrag ist, sind also die ER CUI anwendbar.

Voraussetzung für eine Anwendung der ER CUI ist allerdings, dass der Nutzungsvertrag die Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIM 1999 und der ER CIV 1999 zum Gegenstand hat. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den Binnenverkehr dasselbe Rechtsregime vorzusehen.

§ 2

Die Vorschrift grenzt den Regelungsbereich der ER CUI ein. Wie sich aus der negativen Abgrenzung in den Buchstaben a und b ergibt, regeln sie nur die Beziehungen der Parteien des Nutzungsvertrages untereinander. Die Haftung der Vertragsparteien des Nutzungsvertrages gegenüber ihren Hilfspersonen wird dagegen ebenso wenig durch die ER CUI geregelt wie die Haftung der Vertragsparteien des Nutzungsvertrages gegenüber Dritten. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz bildet Artikel 21 ER CUI, wonach zur Vermeidung einer Umgehung der ER CUI Ansprüche der Hilfspersonen des Infrastrukturbetreibers gegen den Eisenbahnbeförderer sowie Ansprüche der Hilfspersonen des Eisenbahnbeförderers gegen den Infrastrukturbetreiber nur unter den in den ER CUI vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden dürfen.

Artikel 2

Erklärung zur Haftung bei Personenschäden

§ 1 räumt nach dem Vorbild von Artikel 2 ER CIV 1999 jedem Vertragsstaat die Möglichkeit ein, die Bestimmungen über die Haftung bei Tötung und Verletzung nicht anzuwenden, wenn das schädigende Ereignis auf seinem Gebiet eingetreten ist und das Opfer Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Macht ein Staat von dieser Möglichkeit Gebrauch, so muss er eine entsprechende Erklärung abgeben (vgl. auch Artikel 42 § 1 Satz 2 COTIF 1999). Die Erklärung kann ebenso wie im Falle der ER CIV 1999 jederzeit abgegeben und jederzeit wieder zurückgenommen werden (§ 2).

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Die Vorschrift definiert spezifische in den ER CUI verwendete Begriffe. Ergänzend sind die für alle Anhänge des COTIF 1999 gleichermaßen geltenden Begriffsbestimmungen der Artikel 8 und 9 COTIF 1999 heranzuziehen.

Die Definition des Begriffes „Eisenbahninfrastruktur“ in Buchstabe a verzichtet bewusst auf eine wörtliche Übernahme der Definition des Begriffs „Eisenbahninfrastruktur“, wie sie in der Richtlinie 91/440/EWG enthalten ist. Eine allgemeinere Definition erschien zweckmäßiger, da sie es ermöglicht, gegebenenfalls eintretenden Entwicklungen Rechnung zu tragen. Bewusst abgesehen wird auch darauf, auf die Anlage I Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 zu verweisen. Denn dadurch wird vermieden, dass eine Verordnung der Europäischen Gemeinschaften (EG) über den Umweg der ER CUI in allen Mitgliedstaaten der OTIF Bindungswirkung entfaltet.

Mit der Definition des Begriffs „Hilfsperson“ in Buchstabe d wird ein Oberbegriff für die im deutschen Recht herkömmlich als „Leute“ bezeichneten Bediensteten und sonstigen Personen, deren sich jemand zur Ausführung seiner Aufgaben bedient, eingeführt. Da es im Französischen einen äquivalenten Ausdruck für den Begriff der „Leute“ nicht gibt, verwenden die ER CUI den Begriff „Hilfspersonen“ („auxiliaires“). Die Definition dieses Begriffs orientiert sich an Artikel 40 ER CIM 1999. Der Begriff „Hilfspersonen“ erfasst dabei sowohl die natürlichen als auch die juristischen Personen, auf die zur Erbringung der Leistung zurückgegriffen wird. Darauf, ob sie wirtschaftlich vom Infrastrukturbetreiber oder Eisenbahnbeförderer abhängig sind, kommt es nicht an.

Wer als Dritter im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b, Artikel 8 §§ 2 und 3 sowie Artikel 9 §§ 2 und 3 anzusehen ist, definiert Buchstabe e. Dritte im Sinne dieser Definition sind insbesondere die Vertragsparteien des Beförderers, also der Absender und der Empfänger.

Die in Buchstabe f zur Definition des Begriffs „Betriebsgenehmigung“ aufgenommene Formulierung, wonach auf die Gesetze und Vorschriften des Staates abzustellen ist, „in dem der Beförderer den Sitz seiner Haupttätigkeit hat“, entspricht der Richtlinie 91/440/EWG.

Die Begriffsbestimmung „Sicherheitszertifikat“ in Buchstabe g stellt klar, dass sich dieses Zertifikat nicht nur auf die Sicherheit der Fahrzeuge, sondern auch auf die interne Organisation des Unternehmens und das einzusetzende Personal bezieht (vgl. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahnkapazität und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EG Nr. L 75 S. 29).

Artikel 4

Zwingendes Recht

Die Sätze 1 und 2 sind wortgleich mit Artikel 5 Satz 1 und 2 ER CIV 1999 und Artikel 5 Satz 1 und 2 ER CIM 1999. Danach haben auch die ER CUI grundsätzlich zwingenden Rechtscharakter. Angesichts des beschränkten Regelungsbereichs der ER CUI und der Bestimmungen in den ER CUI über die Möglichkeit der freien Vereinbarung der Geltungsdauer eines Nutzungsvertrages (Artikel 7 § 1), der Haftung des Betreibers für Schäden wegen Verspätung oder Betriebsstörungen (Artikel 8 § 4) sowie über die Dispositivität der Regelungen über die haftungsrechtlichen Folgen der Kündigung sowie über bestimmte Kündigungsgründe (§ 6) bezieht sich Artikel 4 allerdings im Wesentlichen auf die Regelungen der ER CUI über die Haftung der Vertragsparteien für Personen- und Sachschäden. Auch insoweit besteht aber noch eine bedeutsame Ausnahme: Nach Satz 3 haben beide Vertragsparteien – also nicht nur, wie nach den ER CIV 1999 und ER CIM 1999, lediglich eine Vertragspartei – die Möglichkeit, ihre Haftung zu erweitern. Darüber hinaus besteht sogar die Möglichkeit der Einschränkung der Haftung, dies jedoch nur hinsichtlich der Höhe der Haftung für Sachschäden. Eine Einschränkung der Haftung bei Personenschäden erscheint rechtspolitisch nicht vertretbar.

Titel II

Nutzungsvertrag

Artikel 5

Inhalt und Form

§ 1

§ 1 stellt klar, dass der Vertrag zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnbeförderer ein Nutzungsvertrag ist.

§ 2

Nach § 2 Satz 1 sind Regelungsgegenstand des Nutzungsvertrages insbesondere die administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung. Diese Aussage ist indessen unvollständig, weil in dem Vertrag nicht nur die administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung geregelt werden, sondern vor allem auch Haftungsfragen. Obwohl § 2 den von ihm benannten Regelungsinhalt auch nicht näher präzisiert, also insbesondere auch nichts zum Inhalt des Vertrages, insbesondere zum Nutzungsumfang und den vom Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnbeförderer zu erbringenden Leistungen (vgl. Buchstaben b, c und d) sagt, konnte sich die Mehrheit der Delegierten nicht mit dem Vorschlag der deutschen Delegation einverstanden erklären, die Vorschrift zu streichen oder zumindest darin auch die Haftung zu erwähnen.

Buchstabe g spricht bewusst von „finanziellen Bedingungen“ und nicht von Nutzungsentgelt, da es grundsätzlich auch denkbar ist, dass kein Nutzungsentgelt erhoben wird, sondern der Betreiber die Eisenbahninfrastruktur unentgeltlich zur Verfügung stellt oder andere Abgeltungen als die Zahlung eines bestimmten Geldbetrages vorgesehen werden.

§ 3

Die Vorschrift ist Artikel 6 § 2 Satz 2 ER CIM 1999 nachgebildet. Gleichwohl erscheint sie wenig überzeugend. Ein Bedürfnis dafür, den Nutzungsvertrag bestimmten Formen zu unterwerfen, ist nicht ersichtlich. Beweislastregelungen, wie sie in den ER CIM 1999 für den Frachtbrief vorgesehen werden, sind in den ER CUI nicht enthalten. Darüber hinaus bleibt ein Formenverstoß nach § 3 Satz 2 ohnehin sanktionslos. Der deutsche Vorschlag, die Regelung zu streichen, wurde jedoch mit der Begründung abgelehnt, die Vorschrift sei angesichts der Wichtigkeit eines Nutzungsvertrages und eventueller Streitfälle von Bedeutung.

Artikel 6

Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers

Obwohl sich die Vorschrift ihrer Überschrift nach sowohl auf die Pflichten des Beförderers als auch auf die des Betreibers bezieht, beschränkt sie sich mit Ausnahme des § 4 auf die Regelung der Pflichten des Beförderers. Eine Regelung über die Hauptpflicht des Betreibers der Infrastruktur, dem Beförderer die Nutzung der Infrastruktur gemäß dem Vertrag einzuräumen, enthalten die ER CUI nicht. Die Aufnahme einer solchen Regelung wurde mit der Begründung, dies sei selbstverständlich, für entbehrlich gehalten.

§ 1

Der in Satz 1 verankerte Grundsatz, dass der Beförderer berechtigt sein muss, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben, hat allein deklaratorischen Charakter. Er soll dem Beförderer verdeutlichen, dass er seine diesbezüglichen, nach anwendbarem öffentlichen Recht zu beurteilenden Pflichten erfüllen muss.

Eine vertragliche Pflicht des Beförderers gegenüber dem Betreiber normiert Satz 3. Zu dem danach auf Verlangen des Betreibers vorzulegenden Nachweis der Befähigung zur Ausübung der Beförderungstätigkeit zählt nicht nur die Betriebsgenehmigung; die Befähigung zur Ausübung dieser Tätigkeit kann auch auf jede andere Weise nachgewiesen werden.

§ 2

Der Beförderer muss dem Betreiber der Infrastruktur bei Vertragsabschluss oder im Laufe der Vertragsdurchführung jedes Ereignis mitteilen, das die Gültigkeit seiner Betriebsgenehmigung, des Sicherheitszertifikats oder der anderen Nachweise beeinflussen kann.

§ 3

Um das Risiko des Betreibers zu minimieren, im Falle von Personen- und Sachschäden, die ihm oder seinen Hilfspersonen durch den Beförderer bei einer Nutzung der Eisenbahninfrastruktur entstanden sind, nicht ausreichend entschädigt zu werden, wird dem Betreiber das Recht eingeräumt, vom Beförderer den Nachweis ausreichender finanzieller Deckung für solche Fälle zu verlangen. Da in der Regel schon für den Erwerb einer Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen ausreichende finanzielle Sicherheiten erforderlich sind, wird ein solches Verlangen oft nicht gestellt werden. Der Abschluss einer Haftpflichtversicherung wird auch nicht zwingend vorgesehen. Es wird aber in das Belieben des Betreibers gestellt, ob er einen Nachweis über eine Haftpflichtversicherung oder eine gleichwertige Vorkehrung verlangt. Als „gleichwertige Vorkehrung“ kommt insbesondere die von einigen Eisenbahnen praktizierte Selbstversicherung in Betracht.

§ 4

Die Einführung einer mit § 3 korrespondierenden Pflicht des Infrastrukturbetreibers, auf Verlangen einen Nachweis einer ausreichenden Haftpflichtversicherung oder gleichwertigen Vorkehrung vorzulegen, wurde nicht für notwendig erachtet. § 4 beschränkt sich daher darauf, eine allgemeine Mitteilungspflicht sowohl dem Betreiber als auch dem Beförderer aufzuerlegen.

Artikel 7

Dauer des Vertrages

§ 1

Obwohl Artikel 7 mit „Dauer des Vertrages“ überschrieben ist, beschränkt er sich darauf, in § 1 den Vertragsparteien die Entscheidung zu überlassen, ob sie einen befristeten Vertrag schließen wollen oder ob der Vertrag auf unbestimmte Zeit laufen soll. Im Übrigen regelt Artikel 7 vor allem die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Vertrag fristlos gekündigt werden kann (§§ 2 bis 4) und welche haftungsrechtlichen Folgen daran zu knüpfen sind (§ 5).

§§ 2 bis 4

Eine allgemeine Regelung über die fristlose Kündigung des Nutzungsvertrages enthält § 4. Danach kann der Vertrag im Falle einer schwerwiegenden Verletzung einer die Sicherheit von Personen und Gütern betreffenden wesentlichen Pflicht fristlos gekündigt werden. Die Modalitäten der Ausübung dieses Rechtes können von den Vertragsparteien vereinbart werden.

Nach den §§ 2 und 3 ist darüber hinaus bei Vorliegen bestimmter darin genannter Gründe eine fristlose Kündigung zulässig. Zu diesen Gründen zählen der Wegfall einer gültigen Betriebsgenehmigung, die Nichterfüllung von Sicherheitsanforderungen, Zahlungsverzug des Beförderers und schließlich die schwerwiegende Verletzung der Mitteilungspflichten des Beförderers sowie dessen Pflicht, auf Verlangen einen Nachweis über eine finanzielle Sicherung der Haftungsrisiken vorzulegen.

§ 5

Welches die haftungsrechtlichen Folgen der fristlosen Kündigung des Nutzungsvertrages sind, ist in § 5 geregelt. Danach ist die Partei, die Anlass zur fristlosen Kündigung gegeben hat, der anderen gegenüber schadenersatzpflichtig, sofern nicht letztere den Schaden schuldhaft verursacht hat.

§ 6

§ 6 erlaubt es den Parteien des Vertrages, sowohl von der Regelung über die haftungsrechtlichen Folgen der Kündigung (§ 5) als auch von der über eine fristlose Kündigung bei Zahlungsverzug und bei Verletzung von Mitteilungs- und Nachweispflichten des Beförderers (§ 2 Buchstaben c und d) abzuweichen. Die übrigen Bestimmungen bleiben dagegen zwingend (Artikel 4).

Titel III

Haftung

Artikel 8

Haftung des Betreibers

§ 1

§ 1 legt den Grundsatz der Haftung des Infrastrukturbetreibers fest. Danach haftet der Betreiber für Personen-, Sach- und Vermögensschäden, die der Beförderer oder seine Hilfsperson bei Nutzung der Infrastruktur verursacht hat. Die Schadensursache muss dabei in der Infrastruktur liegen, also in Mängeln beim Betrieb der Infrastruktur oder in Mängeln an der Infrastruktur. Ein Verschuldensnachweis ist nicht erforderlich.

Für Vermögensschäden haftet der Infrastrukturbetreiber grundsätzlich nur, wenn diese sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den ER CIV 1999 oder ER CIM 1999 geleistet hat. Allerdings können die Vertragsparteien, wie § 4 bestimmt, auch noch Vereinbarungen über die Haftung des Betreibers für durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstandene Vermögensschäden treffen. Bei Tötung und Verletzung von Personen kann darüber hinaus nach dem gemäß Artikel 13 anwendbaren Landesrecht auch noch eine Haftung für andere Schäden, insbesondere auf Schmerzensgeld, bestehen.

§ 2

Von der in § 1 beschriebenen Haftung kann sich der Infrastrukturbetreiber auf Grund der abschließend aufgezählten Haftungsausschlussgründe des § 2 befreien. Die Haftungsausschlussgründe sind unterschiedlich, je nachdem ob es sich um Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit) oder um Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher oder unbeweglicher Sachen) handelt. Bei Personenschäden entsprechen die Haftungsausschlussgründe denen des Artikels 26 § 2 ER CIV 1999, bei Sachschäden denen des Artikels 23 § 2 ER CIM 1999.

§ 3

§ 3 bestimmt, dass der Infrastrukturbetreiber bei bloßer Mitverursachung eines Dritten oder bei alleiniger Verursachung durch einen Dritten, jedoch bei Außerachtlassen der erforderlichen Sorgfalt durch den Betreiber, in vollem Umfang haftet. Anders als bei bloßem Mitverschulden des Geschädigten (Artikel 8 § 2 Buchstabe a Nr. 2) kann sich der Infrastrukturbetreiber also in dem Fall, dass der Unfall – auch – auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist, nur entweder ganz oder gar nicht von seiner Haftung befreien. Die Regelung ist Artikel 26 § 2 Buchstabe c ER CIV 1980 nachgebildet und entspricht weitgehend Artikel 26 § 2 Buchstabe c ER CIV 1999.

§ 4

Die Regelung ergänzt § 1. Ob und inwieweit der Betreiber für Schäden haftet, die durch Verspätung und Betriebsstörungen entstehen, unterliegt danach der Vereinbarung der Parteien des Nutzungsvertrages. Eine Einschränkung der Vertragsfreiheit (vgl. Artikel 4) besteht also insoweit nicht.

Artikel 9

Haftung des Beförderers

§ 1

Die Bestimmung begründet nicht nur eine vertragliche Haftung des Beförderers für Personen- oder Sachschäden, die er oder eine seiner Hilfspersonen verursacht hat. Vielmehr begründet sie auch eine Haftung für Schäden, die durch von ihm beförderte Personen oder beförderte Güter verursacht worden sind. Inwieweit der Infrastrukturbetreiber darüber hinaus auch – außervertragliche – Ansprüche unmittelbar gegenüber den beförderten Personen oder Eigentümern der beförderten Güter geltend machen kann, wird durch die ER CUI nicht geregelt. Gleiches gilt für die Frage des Regresses des Infrastrukturbetreibers. Die Beantwortung dieser Fragen richtet sich nach dem nach den Vorschriften des Internationalen Privatrechts zu bestimmenden nationalen Recht.

§§ 2 bis 4

Die Vorschriften sind spiegelbildlich zu Artikel 8 §§ 2 bis 4 ausgestaltet.

Artikel 10

Zusammenwirken von Ursachen

Der Artikel regelt – in Ergänzung zu Artikel 8 und 9 – die Haftung des Betreibers oder Beförderers, wenn die Scha-

densursache von mehreren Personen zu vertreten ist. Dabei unterscheidet er zwischen folgenden Fallkonstellationen:

1. Die Schadensursachen sind ausschließlich von den Vertragsparteien, also vom Betreiber und vom Beförderer zu vertreten (§ 1).
2. Die Schadensursachen sind vom Betreiber und mehreren die Infrastruktur nutzenden Beförderern zu vertreten (§ 2).
3. Die Schadensursachen sind von mehreren Beförderern, nicht aber vom Betreiber zu vertreten (§ 3).

Für alle drei Fälle stellt Artikel 10 den Grundsatz auf, dass bei Zusammenwirken mehrerer Ursachen die in Anspruch genommene Partei des Nutzungsvertrages nur anteilig haftet. Lässt sich allerdings der Umfang der einzelnen Schadensursachen nicht feststellen, so hat die geschädigte Vertragspartei in den Fällen der §§ 1 und 2 ihren eigenen Schaden in vollem Umfang zu tragen. Im Falle des § 3 müssen dagegen die beteiligten Beförderer den Schaden, den der Betreiber erlitten hat, zu gleichen Teilen übernehmen.

Dass die §§ 2 und 3 nicht nur den Vertragspartner des Betreibers, sondern auch andere Beförderer, die dieselbe Infrastruktur benutzen, in die Regelung einbeziehen, wird damit gerechtfertigt, dass auch diese anderen Beförderer mit dem Betreiber der Infrastruktur im Zweifel in einem Vertragsverhältnis stehen, das den ER CUI unterliegt. Hinsichtlich des Haftungsgrundes und der Haftungshöchstbeträge gelten daher auch für diese in den Schaden verwickelten Beförderer die Grundsätze der ER CUI. Sind hingegen Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt, die nicht Beförderer im Sinne von Artikel 3 Buchstabe c ER CUI sind, so gilt im Verhältnis zu ihnen Landesrecht.

Artikel 11

Schadenersatz bei Tötung

Die Vorschrift ist nahezu wortgleich mit Artikel 27 ER CIV 1999. Damit ist sichergestellt, dass bei vom Infrastrukturbetreiber verursachten Schäden wegen der Tötung von Personen dieselbe Regelung gilt wie bei Schäden, die vom Beförderer verursacht werden.

Artikel 12

Schadenersatz bei Verletzung

Die Vorschrift ist nahezu wortgleich mit Artikel 28 ER CIV 1999. Damit ist, wie im Falle des Artikels 11, sichergestellt, dass bei Personenschäden, die vom Infrastrukturbetreiber verursacht werden, dieselbe Regelung gilt wie bei Personenschäden, die vom Beförderer verursacht werden.

Artikel 13

Ersatz anderer Personenschäden

Ebenso wie Artikel 29 ER CIV 1999 bestimmt auch Artikel 13, dass bei Personenschäden – anders als bei Sachschäden – ein Ersatz mittelbarer Schäden, insbesondere Schmerzensgeld, nicht ausgeschlossen ist. Es ist jedoch das Landesrecht, das festlegt, ob und wie weit ein Ersatz für andere Arten von Schäden als die in den Artikeln 11 und 12 vorgesehenen verlangt werden kann.

Artikel 14

Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

Die Regelung stimmt mit Artikel 30 ER CIV 1999 überein, der die Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung oder Verletzung eines Reisenden regelt. Auf die Begründung zu dieser Vorschrift wird verwiesen.

Artikel 15

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die Vorschrift ist wortgleich mit Artikel 48 ER CIV 1999. Auch nach den ER CUI sind also sowohl die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften als auch die im anwendbaren Landesrecht vorgesehenen Haftungsbeschränkungen bei Vorsatz oder qualifiziertem Verschulden des Schuldners nicht anzuwenden.

Artikel 16

Umrechnung und Verzinsung

Die Bestimmung ist nach dem Vorbild des Artikels 37 ER CIM 1999 gestaltet. Für den Beginn der Verzinsung stellt jedoch § 2 auf den Tag der Einleitung eines Schlichtungsverfahrens, der Anrufung eines Schiedsgerichtes oder der Klageerhebung ab.

Artikel 17

Haftung bei nuklearem Ereignis

Die Formulierung entspricht Artikel 50 ER CIV 1999 und Artikel 39 ER CIM 1999.

Artikel 18

Haftung für Hilfspersonen

Die Vorschrift wiederholt den bereits in Artikel 8 § 1 und Artikel 9 § 1 zum Ausdruck gekommenen Gedanken in allgemeiner Form. Zur Definition des Begriffes „Hilfspersonen“ wird auf die Bemerkungen zu Artikel 3 verwiesen.

Artikel 19

Sonstige Ansprüche

Die Vorschrift entspricht Artikel 52 ER CIV 1999 und Artikel 41 ER CIM 1999.

Artikel 20

Prozessvereinbarungen

Die Vorschrift gestattet den Parteien des Nutzungsvertrages, Vereinbarungen über pauschale Schadenersatzleistungen, über eine pauschale Aufteilung des Schadens oder über den gegenseitigen Verzicht auf Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen zu treffen. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, langwierige und kostspielige, möglicherweise den Betrieb der Infrastruktur störende Ermittlungen von Schadensursachen und Streitigkeiten hierüber zu vermeiden. Diese Vereinbarungen betreffen nur die Parteien des Vertrages und können nicht zu Lasten anderer Personen (z. B. der Hilfspersonen) gehen.

Titel IV

Ansprüche der Hilfspersonen

Artikel 21

Ansprüche gegen Betreiber oder Beförderer

Die Vorschrift regelt die Haftung des Betreibers oder Beförderers gegenüber Hilfspersonen ihres Vertragspartners. Obwohl die Hilfspersonen des Betreibers in keinem Vertragsverhältnis zum Beförderer, die Hilfspersonen des Beförderers in keinem Vertragsverhältnis zum Betreiber stehen, regeln die ER CUI auch die Ansprüche dieser Personen gegen die jeweils andere Partei des Nutzungsvertrages. Ziel ist sicherzustellen, dass der Betreiber oder Beförderer auch bei Inanspruchnahme dieser Personen nur unter den in den ER CUI vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen haftet.

Eine vergleichbare Regelung findet sich im deutschen Recht in dem Frachtverträge betreffenden § 434 Abs. 2 Satz 1 HGB. Anders als dort regelt Artikel 21 jedoch nur außervertragliche Ansprüche der Hilfspersonen einer Partei des Nutzungsvertrages gegen die jeweils andere Partei des Nutzungsvertrages. Ansprüche Dritter im Sinne des Artikels 3 Buchstabe e regelt Artikel 21 ER CUI nicht.

Titel V

Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 22

Schlichtungsverfahren

Die Vorschrift berücksichtigt, dass es sich angesichts der Besonderheiten des Nutzungsvertrages als zweckmäßig erweisen kann, besondere Einrichtungen zur Streitschlichtung zu schaffen. Sie gestattet daher den Parteien des Nutzungsvertrages, Vereinbarungen zur Streitschlichtung zu treffen. Soweit diese Vereinbarung nicht die Anrufung des in Titel V COTIF 1999 vorgesehenen Schiedsgerichts zum Gegenstand hat, ist auf sie sowie das Schlichtungsverfahren grundsätzlich das Landesrecht anzuwenden. Nur hinsichtlich der Wirkung des vereinbarten Verfahrens auf die Verjährung enthalten die ER CUI eine Sonderregelung: Nach Artikel 25 § 5 ER CUI unterbricht ein solches Verfahren die Verjährung.

Artikel 23

Rückgriff

Diese Bestimmung ist Artikel 63 § 1 Satz 1 ER CIV 1999 und Artikel 51 § 1 Satz 1 ER CIM 1999 nachgebildet und soll divergierende Ansprüche vermeiden.

Artikel 24

Gerichtsstand

§ 1

Die ER CUI sehen die Möglichkeit einer Gerichtsstandsvereinbarung durch die Parteien des Vertrages vor. Gegenstand der Gerichtsstandsvereinbarung können aber nur Gerichte eines Mitgliedstaates sein.

§ 2

Machen die Parteien des Nutzungsvertrages von der Möglichkeit, eine Gerichtsstandsvereinbarung zu treffen, keinen Gebrauch, so ist nach § 2 international das Gericht desjenigen Mitgliedstaates zuständig, in dem der Betreiber seinen Hauptsitz hat. Darauf, ob der Betreiber Beklagter oder Kläger ist, kommt es nicht an. Der Grund für diese eher unübliche Regelung der Zuständigkeit liegt in Zweckmäßigkeitsüberlegungen: Bei parallel laufenden Verfahren sollen notwendig werdende Untersuchungen auf einen Ort konzentriert werden können. Außerdem soll die Regelung den technischen Eigenheiten der Eisenbahninfrastruktur am besten Rechnung tragen.

Artikel 25

Verjährung

§ 1

Die Vorschrift sieht als allgemeine Verjährungsfrist eine Frist von drei Jahren vor. Die bei der Frachtführerhaftung nach Artikel 48 § 1 Satz 1 ER CIM 1999 allgemein vorgesehene Verjährungsfrist von einem Jahr wurde als zu kurz angesehen, da Streitigkeiten aus Nutzungsverträgen sehr komplexer Natur sein können.

§ 2

Die Frist beginnt nach § 2 grundsätzlich mit dem Tag, an dem der Schaden eingetreten ist. Nach § 3 beginnt die Frist jedoch im Falle der Tötung von Personen am ersten Tag des Todes dieser Person. Liegt dieser Zeitpunkt allerdings mehr als fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses, so ist der Anspruch wegen Tötung von Personen fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses verjährt. Diese Regelung hat ihr Vorbild in Artikel 60 § 1 Buchstabe b ER CIV 1999.

§ 4

§ 4 räumt für Rückgriffsklagen eine zusätzliche Frist ein. Dies ermöglicht es, den Ausgang des ursprünglichen Verfahrens abzuwarten. Die Regelung folgt insoweit Artikel 20 § 5 der Hamburg-Regeln.

§§ 5 und 6

Nach § 6 gilt grundsätzlich für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung Landesrecht. Diese Regelung entspricht denen in Artikel 60 § 6 ER CIV 1999 und Artikel 48 § 5 ER CIM 1999. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz enthält allerdings § 5: Die Geltendmachung eines Anspruchs in einem Schlichtungs- oder Schiedsverfahren nach Titel V des COTIF 1999 unterbricht die Verjährung.

9. Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen)

Allgemeines

Grundkonzeption

1. Zu unterscheiden ist zwischen der Ausarbeitung einheitlicher technischer Vorschriften und technischer Normen einerseits und der Verbindlicherklärung ande-

rerseits. Die Ausarbeitung technischer Normen (Normierung) soll und kann nicht Aufgabe der OTIF sein. Vielmehr soll die Ausarbeitung technischer Normen weiterhin – jedoch nicht unbedingt ausschließlich – in den bestehenden, nichtstaatlichen Normungsinstitutionen wie dem Europäischen Komitee für technische Normung (CEN), dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC), dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) usw. unter Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Hersteller von Eisenbahnmaterial erfolgen, um deren Fachkompetenz zu nutzen.

2. Auch die Ausarbeitung einheitlicher technischer Vorschriften, die nicht den Charakter technischer Normen haben, für Bau und Betrieb von Eisenbahnmaterial soll weiterhin – aber auch hier nicht unbedingt ausschließlich – Angelegenheit der Verbände der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Hersteller von Eisenbahnmaterial bleiben.

3. Die ER APTU stellen – abgesehen von ihren Anlagen – eine Verfahrensregelung dar. Ihr wesentlicher Inhalt besteht darin zu regeln, wie die von den genannten Institutionen ausgearbeiteten technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften für rechtsverbindlich zu erklären bzw. anzunehmen und in die Anlagen zu den ER APTU aufzunehmen sind. Die Verbindlicherklärung technischer Normen sowie die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften als verbindliche Rechtsgrundlage für das Zulassungsverfahren muss auf staatlicher Ebene erfolgen. Die OTIF ist im internationalen Bereich die dafür geeignete Organisation.

4. Die in die Anlagen zu den ER APTU aufgenommenen technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften bilden die materiellen Grundlagen für Bau und Betrieb/Verwendung von Eisenbahnmaterial und das Zulassungsverfahren nach den ER ATMF (Anhang G zum Übereinkommen). Die Anlagen zu den ER ATPU enthalten einheitliche Mindestanforderungen an Fahrzeuge, Infrastruktur und sonstiges Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr und schaffen somit die nötigen Voraussetzungen für eine einheitliche Regelung des Verfahrens, nach welchem die technische Zulassung von Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, von den Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführt wird. Das hat zur Folge, dass die in einem Mitgliedstaat erteilte technische Zulassung ohne Durchführung erneuter Verfahren in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF anerkannt wird.

Verhältnis OTIF – Europäische Gemeinschaften (EG)

Eine Konkurrenz oder eine Inkompatibilität des von den EG entwickelten Systems und der im Rahmen der OTIF ausgearbeiteten Konzeption besteht nicht. Die technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI) im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG für den Hochgeschwindigkeitsbereich und der Richtlinie 2001/16/EG für den konventionellen Bereich sind für die EU-Staaten verbindlich. Die EU-Staaten können den Antrag stellen, diese als Anlagen zu den ER APTU aufzunehmen. Der Vorteil dieses Verfahrens liegt darin, dass der Anwendungsbereich der im Rahmen der OTIF angenommenen ER APTU und ER ATMF geographisch weit über den Bereich der EG hinausreicht. Umgekehrt können die EU-Staaten im Rahmen der OTIF nicht gezwungen werden, Normen und technische Vorschriften, die gegen EU-Vorschriften verstoßen, zu übernehmen, da sie jederzeit einen Vorbehalt gegen die Vorschriften einlegen können.

Der Koordination zwischen der OTIF und den Europäischen Gemeinschaften sowie deren Mitgliedstaaten kommt daher eine große Bedeutung zu.

Fachausschuss für technische Fragen

1. Das Verfahren für die Verbindlicherklärung technischer Normen und die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften ist in Anlehnung an das Änderungsverfahren für das RID 1999 so flexibel wie möglich gestaltet worden.
2. Entscheidungsträger ist der im Grundübereinkommen vorgesehene Fachausschuss für technische Fragen (Artikel 20 COTIF 1999), in dem alle Mitgliedstaaten und eventuell beigetretene regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration (z. B. die EG) mit Sitz und Stimme vertreten sind.
3. Die Einrichtung des Fachausschusses und die wichtigsten verfahrensrechtlichen Fragen, einschließlich der Vorschriften über die Inkraftsetzung der Beschlüsse, sind im Übereinkommen selbst geregelt (Artikel 20, 33 und 35 COTIF 1999).

Im Einzelnen

Artikel 1

Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich wurde möglichst weit gefasst, um technische Normen und einheitliche technische Vorschriften nicht nur für Eisenbahnfahrzeuge, deren Ausrüstungsgegenstände und Teile, sondern auch für die Infrastruktur, die Sicherungs- und Betriebsleitsysteme und Eisenbahnmaterial ganz allgemein einzubeziehen, soweit diese zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt sind (s. die Aufzählung der technischen Anlagen in Artikel 8).

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Allgemeines

Alle Begriffsbestimmungen werden – wenn und soweit nötig – in den jeweiligen Anhängen und nicht im Grundübereinkommen selbst definiert, da sie nicht notwendigerweise einheitlich sind, sondern für die Zwecke des jeweiligen Anhangs durchaus unterschiedlich gefasst sein können.

Buchstabe a

Der Begriff „Vertragsstaat“ wird in diesem Anhang verwendet, da Mitgliedstaaten der OTIF, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF 1999 abgeben, nicht Vertragsparteien der ER APTU sind.

Buchstabe b

Die Definition in Buchstabe b stellt lediglich auf die Tatsache des Verkehrens auf der Infrastruktur im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten ab, unabhängig vom Zweck des Verkehrens. Es fallen demnach auch internationale Verkehre, die nicht den ER CIV/CIM 1999 oder den ER CUI unterliegen, unter den Anwendungsbereich der ER APTU.

Buchstabe c

Die Definition gleicht Artikel 2 Buchstabe a ER CUV.

Buchstabe d

Die Definition entspricht Artikel 3 Buchstabe b ER CUI.

Buchstabe e, f, g, h, i, j, k, l, m

Die Begriffe sind nur im Zusammenhang mit den ER APTU von Bedeutung („Eisenbahnmaterial“, „Triebfahrzeug“, „technische Norm“ usw.).

Buchstabe k und l

„Technische Vorschriften“ wäre an sich der allgemeinste und übergreifende Begriff, der auch „technische Normen“ im engeren Sinn mit einschließt. Der Begriff „technische Normen“ wird allerdings im Sprachgebrauch keineswegs einheitlich verstanden oder verwendet. Die ER APTU versuchen daher, zu einer Abgrenzung dieser Begriffe zu gelangen und bezeichnen als „technische Vorschriften“ nur Vorschriften, die nicht „technische Normen“ im engeren Sinn der Definition des Buchstabens k sind. Auf Anregung der Europäischen Kommission werden die im Rahmen der EG ausgearbeiteten technischen Spezifikationen einer „technischen Norm“ gleichgesetzt. Dies soll Unklarheiten hinsichtlich technischer Regeln, die von europäischen Institutionen angenommen oder für rechtsverbindlich erklärt wurden, vermeiden.

Artikel 3

Zweck

§ 1

§ 1 enthält die allgemeinen Ziele der Verbindlicherklärung technischer Normen und der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften. Diese Bestimmung soll dem Fachausschuss für technische Fragen bei seiner Arbeit als Orientierung dienen.

§ 2

Die Vorschrift dient der Erleichterung der Arbeit des Fachausschusses. Nur nationale Vorschläge werden daher nicht berücksichtigt.

§ 3

Es ist nach Möglichkeit die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen. Die für verbindlich zu erklärenden Normen, insbesondere aber die anzunehmenden einheitlichen technischen Vorschriften sollen grundsätzlich wirkungsorientiert sein, d. h. sie müssen die notwendigen Anforderungen an Fahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen festlegen, nicht jedoch die technischen Ausführungen. Zu detaillierte Verfahrens- und Bauvorschriften könnten die Weiterentwicklung des Systems Eisenbahn erheblich behindern. Dieses Problem kann allerdings nicht allgemein gelöst werden, sondern es ist bei jeder einzelnen Norm und jeder einzelnen technischen Vorschrift inhaltlich zu prüfen, ob sie diesen Kriterien gerecht wird, und zwar bereits im Stadium der Ausarbeitung.

Artikel 4

Ausarbeitung technischer Normen und Vorschriften

Es handelt sich um eine deklaratorische Bestimmung. Ihre Bedeutung besteht darin, dass sie die Arbeitsteilung zwischen Ausarbeitung und Verbindlicherklärung oder Annahme deutlich zum Ausdruck bringt.

§ 1

Schon aus Artikel 1 geht hervor, dass die ER APTU nicht die Ausarbeitung technischer Normen oder Vorschriften regeln, sondern nur das Verfahren, nach dem technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften angenommen werden. Die Ausarbeitung bleibt weiterhin den nationalen oder internationalen Normungsinstituten und den sonstigen hierfür zuständigen Institutionen überlassen.

§ 2

Die Vorschrift soll verdeutlichen, dass der Normierungsprozess hinsichtlich industrieller Produkte und Verfahren unberührt bleibt.

Artikel 5

Verbindlicherklärung technischer Normen

§ 1

Diese Vorschrift legt den Kreis der Antragsberechtigten fest.

§ 2

Die Vorschrift verweist der Klarheit halber hinsichtlich des Entscheidungsverfahrens im Fachausschuss und hinsichtlich des Inkrafttretens seiner Beschlüsse auf die einschlägigen Artikel des COTIF 1999. Es bleibt dem Landesrecht jedes Vertragsstaates der ER APTU überlassen, in welcher Weise er die völkerrechtlichen Verpflichtungen umsetzt, die sich aus der Verbindlicherklärung einer technischen Norm ergeben.

Artikel 6

Annahme einheitlicher technischer Vorschriften

§ 1

Die Vorschrift legt den Kreis der Antragsberechtigten fest.

§ 2

Die Vorschrift verweist der Klarheit halber hinsichtlich des Entscheidungsverfahrens im Fachausschuss und hinsichtlich des Inkrafttretens seiner Beschlüsse auf die einschlägigen Artikel des COTIF 1999. Es bleibt dem Landesrecht jedes Vertragsstaates der ER APTU überlassen, in welcher Weise er die völkerrechtlichen Verpflichtungen umsetzt, die sich aus der Verbindlicherklärung einer technischen Vorschrift ergeben.

Artikel 7

Form der Anträge

Es handelt sich um eine Ordnungsvorschrift zur Erleichterung der Beurteilung der Anträge durch den Fachausschuss für technische Fragen. Die Beachtung dieser Vorschrift liegt im Interesse der Antragsteller.

Artikel 8

Technische Anlagen

§ 1

Die Vorschrift umschreibt näher die Bereiche, in denen technische Normen und einheitliche technische Vorschriften aufgestellt werden sollen. Diese Bestimmung schafft damit einen Rahmen für die Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen.

§ 2

Die Vorschrift ist eine Ordnungsvorschrift, die der leichteren Anwendbarkeit der Vorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten dient.

§ 3

Da noch keine Anlagen bestehen, dient die Vorschrift der Klarstellung, nach welchem Verfahren neue Anlagen beschlossen werden.

Artikel 9

Erklärungen

§ 1

Es handelt sich hier nicht um eine Erklärung im Sinne des Artikels 42 § 1 Satz 1 COTIF 1999 zu den ER APTU als Anhang insgesamt, sondern um Vorbehalte im Sinne des Artikels 42 § 1 Satz 2 COTIF 1999 zu einzelnen Anlagen der ER APTU oder zu einzelnen Bestimmungen dieser Anlagen, das heißt zu einzelnen für verbindlich erklärten technischen Normen oder zu einzelnen angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften.

Die Möglichkeit derartiger Erklärungen im Hinblick auf die bestehenden Unterschiede in der technischen Ausrüstung in den Mitgliedstaaten der OTIF ist aus praktischen Gründen von Interesse. Auch eine Harmonisierung, die sich nicht in allen Vertragsstaaten auf sämtliche Bereiche erstreckt, kann zu einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation im Bereich der Interoperabilität führen.

§ 2

§ 1 regelt die Möglichkeit eines Mitgliedstaates, eine Norm nur für sein Hoheitsgebiet nicht anzuwenden. Wenn ein Mitgliedstaat verhindern will, dass die Norm in allen Mitgliedstaaten nicht gelten soll, dann muss er gemäß Artikel 35 § 4 COTIF 1999 widersprechen. Hat er sich für die erste Möglichkeit entschieden, dann wird er bei der Ermittlung der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 widersprechen müssen, nicht mitgezählt.

§ 3

Die Vorschrift regelt die Rücknahme der Erklärung.

Artikel 10

Außerkrafttreten der Technischen Einheit

Bei dem Abkommen über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) handelt es sich um ein völkerrechtliches Abkommen, das für die Vertragsstaaten noch immer rechtlich bindend ist. Wenngleich seine Bedeutung nicht mehr die gleiche ist wie im Zeitpunkt seiner Verabschiedung und der späteren Änderungen/Ergänzungen – die letzte Fassung datiert von 1938 –, ist dieses Übereinkommen völkerrechtlich nicht aufgehoben oder außer Kraft gesetzt worden. Sein Inhalt ist teilweise in andere Vereinbarungen, vornehmlich RIC und RIV, aufgenommen worden, die als Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen/-unternehmen jedoch nicht die gleiche Rechtsqualität haben und nicht die Vertragsstaaten der TE, sondern lediglich die beteiligten Eisenbahnen binden. Die 22 Vertragsstaaten der TE in der Fassung 1938 sind auch Mitgliedstaaten der OTIF.

Im Rahmen der erweiterten Zielsetzung der OTIF ist vorgesehen, sämtliche technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind, in den Anlagen der ER APTU zusammenzufassen und auf dieser Grundlage weiterzuentwickeln. In diesen technischen Anlagen zu den ER APTU sollen die Vorschriften der TE aufgehen, so dass mit Inkrafttreten des COTIF 1999, seiner Anhänge und deren Anlagen die TE zwischen ihren Vertragsstaaten und den Vertragsstaaten der ER APTU aufgehoben werden kann.

Das Übereinkommen über die TE enthält selbst keine institutionellen Bestimmungen z. B. hinsichtlich von Änderungen oder des Inkraft- bzw. des Außerkrafttretens. Nach dem Wiener Übereinkommen von 1969 über das Recht der Verträge kann die Außerkraftsetzung der TE bzw. eine Vorrangregelung in ein anderes, neu abzuschließendes Übereinkommen aufgenommen werden. Um ein solches neu abzuschließendes Übereinkommen handelt es sich beim Protokoll 1999 mit seiner Anlage, dem COTIF 1999 und seinen Anhängen. Ein besonderer völkerrechtlicher Akt außerhalb oder zusätzlich zum Protokoll 1999 und den ER APTU ist daher nicht erforderlich.

Artikel 10 sieht vor, dass mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen in allen Vertragsstaaten der TE die Vorschriften der TE außer Kraft treten.

Da nicht gewährleistet ist, dass alle Vertragsstaaten der TE auch Vertragsstaaten der ER APTU sein werden, also keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF 1999 abgeben, ist ein zeitgleiches Außerkrafttreten der TE für alle Vertragsstaaten der TE mit der Inkraftsetzung der Anlagen zu den ER APTU (Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3) jedoch zweifelhaft. Für diesen Fall ist die Regelung in Artikel 11 vorgesehen.

Artikel 11

Vorrang der Anlagen

§ 1

Die Vorschrift regelt den Fall, dass nicht alle Vertragsstaaten der TE Vertragsstaaten der ER APTU werden. Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen haben

die Bestimmungen dieser Anlagen im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten der ER APTU Vorrang gegenüber den Bestimmungen der TE.

§ 2

Nach Möglichkeit sollen nicht nur die TE, sondern auch die entsprechenden Bestimmungen des RIV und des RIC und die für die Eisenbahnen verbindlichen technischen Merkblätter der UIC nach einer entsprechenden Bereinigung in die Anlagen der ER APTU gemäß Artikel 8 übernommen werden. Wegen des unterschiedlichen Geltungsgrundes – die TE ist ein völkerrechtlicher Vertrag, RIV und RIC sind Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen – kann jedoch eine teilweise Aufhebung von RIV und RIC nicht unmittelbar in den ER APTU geregelt werden, so dass sich § 2 darauf beschränkt, den Vorrang der technischen Anlagen der ER APTU gegenüber RIV und RIC festzulegen.

10. Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen)

Allgemeines

Die folgenden Ausführungen gelten sinngemäß auch für Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird und kein Eisenbahnfahrzeug ist.

1. Die Rechtsordnungen fast aller Mitgliedstaaten der OTIF sehen vor, dass Verkehrsmittel (Straßenfahrzeuge, Eisenbahnfahrzeuge, Binnenschiffe, Seeschiffe und Luftfahrzeuge) bestimmten Bau- und Betriebsvorschriften genügen müssen, um im öffentlichen Verkehr eingesetzt oder verwendet werden zu können. Diese Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr geschieht überwiegend durch einen behördlichen Akt in Form einer Muster- oder Typzulassung eines Fahrzeugmusters (Prototyp) und einer anschließenden Verkehrszulassung des Einzelfahrzeugs, letztere in vereinfachter Form, sofern das Einzelfahrzeug nach den Angaben des Herstellers dem bereits zugelassenen Muster bzw. Typ entspricht.

   Die technische Zulassung wird in amtlichen Urkunden (Zertifikaten) dokumentiert. Die Zulassungsbehörden sind häufig zugleich technische Aufsichtsbehörden, die die gesetzlich vorgeschriebenen, regelmäßigen Überprüfungen der Fahrzeuge auf ihre Verkehrssicherheit hin entweder selbst vornehmen oder überwachen. Teilweise ist diese Aufgabe privaten Institutionen übertragen (z. B. Technischen Überwachungsvereinen).

2. Nicht grundsätzlich anders verhält es sich bei der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. Im Unterschied zur technischen Zulassung anderer Fahrzeuge ist in der Mehrheit der Mitgliedstaaten der OTIF bei Eisenbahnfahrzeugen die zulassende Stelle nach wie vor zugleich das Unternehmen, welches das Fahrzeug einsetzt: die Eisenbahn. Dies hat seine Ursache darin, dass weitgehend eine Identität zwischen Eisenbahn und Staat bestand oder noch besteht (Eisenbahnen als Teil der staatlichen Verwaltung, als öffentliche in den Staat integrierte Unternehmen, Sondervermögen oder Ähnliches). Die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wurde und wird daher häufig von den Eisenbahnen – in ihrer Eigenschaft als staatliche Stellen – selbst vorgenommen. Auch die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen als Grundlage für die technische Zulassung wurde und wird weitgehend den Eisenbahnen und ihren internationalen Verbänden überlassen. Ergebnis dessen sind – auf internationaler Ebene – die Übereinkommen RIV bzw. RIC, die zwischen den Eisenbahnen geschlossen wurden, sowie der UIC-Kodex (technische Merkblätter der UIC). Diese besondere Rechtssituation im Eisenbahnwesen kann zumindest für eine große Zahl der Mitgliedstaaten der OTIF auf Dauer nicht beibehalten werden. Dies gilt schon heute für die Mitgliedstaaten der EG sowie für die Vertragsstaaten des EWR. In Deutschland werden Fahrzeuge vom Eisenbahn-Bundesamt oder von der zuständigen Landesbehörde abgenommen.

3. Die Grundzüge eines neuen Systems der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr werden durch die ER ATMF international einheitlich und verbindlich geregelt.

   Die ER ATMF enthalten die Grundsätze, Ziele und Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. Grundlage der technischen Zulassung werden die in den Anlagen der ER APTU enthaltenen einheitlichen technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Fahrzeugen und Infrastruktur sein.

   Dieses Verfahren hat zur Folge, dass die in einem Mitgliedstaat erteilte technische Zulassung, ohne Durchführung erneuter Verfahren, in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF anerkannt wird.

Im Einzelnen

Artikel 1

Anwendungsbereich

Dieser Artikel enthält eine Umschreibung des Anwendungsbereiches der ER ATMF und stellt klar, dass es sich um eine Verfahrensregelung handelt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Buchstabe a

Der Begriff „Vertragsstaat“ wird in diesem Anhang verwendet, da Mitgliedstaaten der OTIF, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF 1999 abgeben, nicht Vertragsparteien der ER ATMF sind.

Buchstabe b

Die Definition in Buchstabe b stellt lediglich auf die Tatsache des Verkehrens auf der Infrastruktur im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten ab, unabhängig vom Zweck des Verkehrens. Es fallen demnach auch internationale Verkehre, die nicht den ER CIV/CIM 1999 oder den ER CUI unterliegen, unter den Anwendungsbereich der ER ATMF.

Buchstabe c

Die Definition gleicht Artikel 2 Buchstabe a ER CUV.

Buchstabe d

Die Definition entspricht Artikel 3 Buchstabe b ER CUI.

Buchstabe e

Die Definition entspricht Artikel 2 Buchstabe c ER CUV.

Buchstabe f bis h

Diese Begriffe sind nur im Zusammenhang mit den ER ATMF von Bedeutung („technische Zulassung“, „Bauartzulassung“, „Betriebserlaubnis“).

Buchstabe i

Die Definition gleicht Artikel 2 Buchstabe f ER APTU.

Buchstabe j

Die Definition orientiert sich an Artikel 2 Buchstabe e ER APTU.

Buchstabe k

Die Definition stellt für den „Fachausschuss für technische Fragen“ den Zusammenhang mit dem Grundübereinkommen her.

Artikel 3

Zulassung zum internationalen Verkehr

§ 1

Das Erfordernis einer technischen Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr rechtfertigt sich aus dem Gebot der Sicherheit auch im internationalen Verkehr.

§ 2

Zweck der technischen Zulassung ist festzustellen, ob ein Eisenbahnfahrzeug die Anforderungen der ER APTU erfüllt.

§ 3

Die Vorschrift stellt klar, dass das Verfahren der technischen Zulassung sinngemäß auch für sonstiges Eisenbahnmaterial sowie für Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gilt, wobei hier in erster Linie das Verfahren der Bauartzulassung (Artikel 4 § 1 Buchstabe b Nr. 1 und 2) zur Anwendung kommt.

Die Möglichkeit, auch einzelne Bauteile technisch zuzulassen, ist zweckmäßig, da dies die spätere Zulassung z. B. eines Fahrzeugs als Ganzes vereinfacht. Bei der technischen Zulassung des Fahrzeugs, dessen Bauteile bereits zugelassen wurden, muss allerdings zusätzlich das Zusammenspiel der einzelnen Teile geprüft werden. Die Zulassung eines Fahrzeugs in seiner Gesamtheit kann durch die Zulassung einzelner Bauteile, aus denen es besteht, nicht ersetzt werden.

Artikel 4

Verfahren

§ 1

Neben der Zulassung durch Einzelprüfung (Buchstabe a) wird ein Verfahren der technischen Zulassung in zwei Verfahrensabschnitten (Buchstabe b) vorgesehen. Dies entspricht weitgehend auch den Verfahren der technischen Zulassung von Straßenfahrzeugen und Luftfahrzeugen. Während die Bauartzulassung eine intensive Prüfung (Vermessung, Testfahrten usw.) des Baumusters/des Prototyps erfordert, kann die Betriebserlaubnis in einem vereinfachten Verfahren erteilt werden, wenn die betreffenden Fahrzeuge in jeder Hinsicht einem bereits zugelassenen Baumuster oder Prototyp entsprechen. Die Bauartzulassung des Prototyps eines Fahrzeugs schließt die Erteilung der Betriebserlaubnis für diesen Prototyp mit ein.

§ 2

§ 1 umschreibt den Verfahrensablauf in allgemeiner Form. Um zu verdeutlichen, dass die einzelnen Verfahrensbestimmungen des Artikels 10 gleichwohl gelten, wurde dies in § 2 klargestellt.

Artikel 5

Zuständige Behörde

§ 1

Die Vorschrift stellt klar, dass die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – wie die technische Zulassung anderer Beförderungsmittel auch – grundsätzlich eine Angelegenheit einer Behörde sein muss.

§ 2

Die Zuständigkeit zur Erteilung von Bauartzulassungen und Betriebserlaubnissen kann auf als geeignet anerkannte Einrichtungen, darunter auch private Unternehmen übertragen werden. Im Falle einer solchen Übertragung muss aber die Verantwortung für die Überwachung dieser Einrichtungen letztlich beim Staat liegen. Eine „exklusive“ Übertragung auf ein einzelnes Eisenbahnverkehrsunternehmen und/oder den Betreiber einer Infrastruktur, bei dem die Gefahr von Interessenkonflikten besteht, ist unzulässig.

Artikel 6

Anerkennung der technischen Zulassung

Dieser Artikel enthält den wichtigen Grundsatz, dass eine von einer zuständigen Behörde eines Vertragsstaates der ER ATMF in Einklang mit den technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU vorgenommene technische Zulassung in den übrigen Vertragsstaaten der ER ATMF anerkannt wird. Dies gilt auch für die entsprechenden Zertifikate. Ein erneutes Verfahren der technischen Zulassung in einem anderen Vertragsstaat der ER ATMF findet für den Fall der Verwendung dieses zugelassenen Fahrzeugs auf ihrem Gebiet nicht mehr statt. Die technische Zulassung ist eine notwendige, aber nicht ausreichende Bedingung für das freie Verkehren von Rollmaterial. Das Eisenbahnfahrzeug muss im Einzelfall mit der zu benutzenden Infrastruktur und den Betriebsleitsystemen technisch kompatibel (z. B. höchstzulässiges Gewicht bei Brücken) sein. Die konkrete Art der Nutzung wird zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinbart.

Artikel 7

Bauvorschriften für Fahrzeuge

§ 1

Die Vorschrift nennt das der technischen Zulassung von Fahrzeugen zugrunde zu legende materielle Recht: die in den Anlagen der ER APTU enthaltenen technischen Vorschriften für den Bau von Eisenbahnfahrzeugen (Buchstabe a) und die Bau- und Ausrüstungsvorschriften in der „technischen“ Anlage des RID 1999 (Buchstabe b).

§ 2

Da die technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU angesichts der fortschreitenden technischen Entwicklung nicht umfassend und vollständig sein können, sieht § 2 vor, dass bei Lücken der Anlagen hilfsweise oder ergänzend auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik zurückgegriffen werden kann und muss. Die in den technischen Merkblättern der UIC enthaltenen, noch nicht für rechtsverbindlich erklärten technischen Vorschriften können als allgemein anerkannte Regeln der Technik angesehen werden. Die Beweiswirkung einer nicht verbindlichen technischen Norm besteht in der widerlegbaren Vermutung, dass es sich um eine anerkannte Regel der Technik handelt.

§ 3

Während § 2 sich auf Fälle bezieht, in denen eine Regelungslücke besteht, ermöglicht § 3 die technische Innovation und Weiterentwicklung. Eine vorläufige Anerkennung einer technischen Regel könnte zunächst auf nationaler Ebene erfolgen, bevor sie international eingeführt würde. Jedoch lässt § 3 ein Abweichen von den allgemein anerkannten Regeln der Technik nur zu, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln gewährleistet ist. Auch darf die Interoperabilität durch eine solche Abweichung nicht beeinträchtigt oder der Marktzugang erschwert werden.

§ 4

Der Fachausschuss für technische Fragen hat nach § 4 die Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der anerkannten Regeln der Technik. Die Vorschrift gewährleistet eine gleichmäßige Anwendung der §§ 2 und 3 in allen Vertragsstaaten; die Kontrolle durch den Fachausschuss soll Sicherheitsrisiken vorbeugen, aber auch Missbräuche verhindern.

Artikel 8

Bauvorschriften für sonstiges Material

§§ 1 und 2

Die Regelungen stellen für Eisenbahnmaterial des gleiche Verfahren wie für Eisenbahnfahrzeuge sicher.

§ 3

Die Vorschrift stellt klar, dass die Verpflichtungen, die sich für die Vertragsstaaten des Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs vom 31. Mai 1985 (AGC) und des Europäischen Übereinkommens über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen vom 1. Februar 1991 (AGTC) hinsichtlich des Ausbaus und des Neubaus von AGC-Strecken bzw. von AGTC-Einrichtungen ergeben, unberührt bleiben.

Artikel 9

Betriebsvorschriften

Die Verpflichtung für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die technischen Vorschriften der Anlagen zu den ER APTU zu beachten, soweit es sich dabei um Vorschriften betreffend den betrieblichen Einsatz von Fahrzeugen im internationalen Eisenbahnverkehr handelt (§ 1), ist in dieser Vorschrift nochmals deklaratorisch enthalten.

Das Gleiche gilt für die Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber in den Vertragsstaaten, wegen der Einheit des Systems „Schiene“ auch die technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU zu beachten, soweit sie Bau und Betrieb der Infrastruktur betreffen (§ 2).

Artikel 10

Technische Zulassung

§ 1

Die Vorschrift stellt klar, dass die technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung und der Betriebserlaubnis nicht personengebunden ist, sondern für das Fahrzeug erteilt wird.

§ 2

Die Vorschrift nennt die Personen bzw. Institutionen, die die technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung und der Betriebserlaubnis beantragen können. Halter ist gemäß Artikel 2 Buchstabe e derjenige, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Eisenbahnfahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt, also das Fahrzeug „betreibt“. Es handelt sich dabei nicht unbedingt um dessen Eigentümer. Auf Grund der Entwicklungen im Eisenbahnbereich ist es wichtig, auch dem Halter das Recht einzuräumen, die technische Zulassung eines Fahrzeugs zu beantragen.

§ 3

Diese Bestimmung schreibt vor, welche Urkunden im vereinfachten Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis vorgelegt werden müssen und welcher Nachweis geführt werden muss, um von der Möglichkeit des vereinfachten Verfahrens Gebrauch machen zu können.

§ 4

Die Vorschrift bestimmt, dass im Verfahren der technischen Zulassung, das heißt bei der Erteilung einer Bauartzulassung bzw. einer Betriebserlaubnis nicht danach differenziert werden darf, wer die Zulassung beantragt hat.

§ 5

Die technische Zulassung ist grundsätzlich unbefristet zu erteilen. Die Vorschrift zeigt ferner die Möglichkeit auf, die technische Zulassung differenziert, z. B. beschränkt

auf bestimmte Kategorien von Strecken oder beschränkt auf den Verkehr unter bestimmten Bedingungen, zu erteilen.

§§ 6 bis 8

Die §§ 6 und 7 nennen abschließend die Gründe, die es der zuständigen Behörde (§ 8) erlauben, eine Bauartzulassung oder eine Betriebserlaubnis zu entziehen.

§§ 9 und 10

Die §§ 9 und 10 unterscheiden zwischen dem Ruhen und dem Erlöschen der Betriebserlaubnis. Nur bei der Ausmusterung eines Fahrzeugs soll die Betriebserlaubnis erlöschen, in allen übrigen Fällen hingegen ruhen.

§ 11

Die Vorschrift verweist hinsichtlich der sonstigen Verfahrensbestimmungen auf das Landesrecht, und zwar des Staates, in dem der Antrag auf technische Zulassung gestellt worden ist.

Artikel 11

Zertifikate

§§ 1 bis 3

Die §§ 1 bis 3 schreiben eine Beurkundung der technischen Zulassung sowie den Inhalt der Urkunden über eine Bauartzulassung bzw. über eine Betriebserlaubnis vor. Unter dem Begriff „Hersteller“ ist auch eine Vereinigung von Herstellern zu verstehen.

§ 4

Die Vorschrift bestimmt, in welchen Sprachen die Zertifikate zu drucken sind.

Artikel 12

Einheitliche Muster

§ 1

Die Vorschrift sieht vor, dass die Organisation einheitliche Muster für die Zertifikate über Bauartzulassungen und Betriebserlaubnisse vorschreibt. Zuständig für die Ausarbeitung und Beschlussfassung ist der Fachausschuss für technische Fragen.

§ 2

Die Vorschrift regelt das Verfahren für die Festlegung der einheitlichen Muster, insbesondere das Inkrafttreten und die Möglichkeit eines Widerspruchs.

Artikel 13

Datenbank

§ 1

Die Vorschrift sieht ein bei der OTIF zu führendes zentrales Register vor, in dem auf Grund der Angaben der zuständigen Behörden alle wesentlichen Daten aufgenommen werden, die zum internationalen Eisenbahnverkehr zugelassene Fahrzeuge betreffen.

§ 2

Bestimmte Angaben sind gemäß Satz 4 in jedem Falle der OTIF mitzuteilen. Im Übrigen legt der Fachausschuss für technische Fragen fest, welche Angaben erforderlich sind.

§ 3

Die Speicherung der Daten eines zugelassenen Fahrzeugs ersetzt nicht das Zertifikat über die technische Zulassung, sondern stellt lediglich einen widerlegbaren Beweis dar.

§ 4

Diese Datenbank soll Behörden der Vertragsstaaten, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern sowie Herstellern und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen in Bezug auf ihre Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Sie soll die Überwachung erleichtern, ob Fahrzeuge, die im internationalen Eisenbahnverkehr verwendet werden, tatsächlich auch für diesen Verwendungszweck zugelassen sind oder eventuell hätten stillgelegt oder ausgemustert werden müssen.

§ 5

Aus Gründen des Datenschutzes und des Wettbewerbsrechtes sollen nicht alle gespeicherten Daten uneingeschränkt zugänglich sein. Der Fachausschuss für technische Fragen legt fest, zu welchen Angaben und unter welchen Bedingungen die Berechtigten Zugriff haben, und zwar in einer Anlage, die integrierter Bestandteil der ER ATMF wird.

Artikel 14

Anschriften und Zeichen

§ 1

Die Vorschrift schreibt grundsätzlich in Ergänzung zu dem in Artikel 11 §§ 2 und 3 geregelten Inhalt der Zertifikate vor, dass an Fahrzeugen Zeichen und Anschriften anzubringen sind, aus denen auf den ersten Blick ersehen werden kann, ob und unter welchen Bedingungen das betreffende Fahrzeug zum internationalen Eisenbahnverkehr zugelassen ist.

§ 2

Das vorgesehene Zeichen soll zu einem späteren Zeitpunkt vom Fachausschuss für technische Fragen bestimmt werden, der auch die Übergangsfristen festlegt, innerhalb derer Fahrzeuge noch mit abweichenden Anschriften und Zeichen international verkehren dürfen.

§ 3

Die Vorschrift regelt das Verfahren.

Artikel 15

Instandhaltung

Dieser Artikel enthält den Grundsatz, dass Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial ordnungsgemäß in Stand gehalten werden müssen. Die ER APTU und das RID bestimmen, welche Untersuchungen und Instandhaltungsarbeiten vorgeschrieben sind.

Artikel 16

Unfälle und schwere Beschädigungen

§ 1

Die Hauptpflicht, unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und die Ursachen des Unfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen, trifft zunächst den Betreiber der Infrastruktur.

§ 2

Die Vorschrift enthält die Definition eines schwer beschädigten Fahrzeugs.

§ 3

Die Vorschrift regelt die Informationspflichten gegenüber der zuständigen Behörde sowie ihre Befugnis, eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs zu verlangen.

§ 4

Die Vorschrift dient der Vorbeugung künftiger Unfälle und soll eine entsprechende Anpassung und Weiterentwicklung der internationalen Vorschriften sicherstellen.

Artikel 17

Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

Die Vorschrift dient dem Schutz der Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die den internationalen Vorschriften entspechen. Eine Zurückweisung ist nur dann möglich, wenn im konkreten Einzelfall (z. B. das höchstzulässige Gewicht einer Brücke wird überschritten) eine Nutzung nicht möglich ist.

Artikel 18

Nichtbeachtung von Vorschriften

Hinsichtlich der Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung der ER ATMF und der ER APTU ergeben, wird unterschieden zwischen den strafrechtlichen und den zivilrechtlichen Folgen hinsichtlich der Infrastruktur (§ 2) und allen übrigen Folgen (§ 1).

Es handelt sich um eine Gesamtverweisung, das heißt, es wird nicht unmittelbar auf die Sachnormen des betreffenden Vertragsstaates, sondern zunächst auf dessen Kollisionsnormen verwiesen. Von diesen hängt es ab, welche Sachnormen schließlich angewendet werden.

Artikel 19

Meinungsverschiedenheiten

Artikel 19 weist dem Fachausschuss für technische Fragen eine Schlichtungsaufgabe zu, falls zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten der ER ATMF Meinungsverschiedenheiten in Zusammenhang mit der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen bestehen. Außerdem kann auch das Schiedsgericht, wie es in Titel V COTIF 1999 vorgesehen ist, mit solchen Meinungsverschiedenheiten befasst werden.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 771. Sitzung am 20. Dezember 2001 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 2 (Verordnungsermächtigung)

In Artikel 2 letzter Halbsatz ist das Wort „ohne“ durch das Wort „mit“ zu ersetzen.

Begründung

Der Bundesrat lehnt den Ausschluss der Zustimmungsbedürftigkeit beim Erlass von Rechtsverordnungen aus grundsätzlichen Erwägungen ab. Es handelt sich hier um den typischen Fall der Zustimmungsbedürftigkeit im Sinne von Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes, weil die Länder in den Vollzug derartiger Rechtsverordnungen wesentlich eingebunden sind. Die Tatsache, dass es sich um die Umsetzung technischer Vorschriften eines internationalen Übereinkommens handelt, rechtfertigt für sich allein nicht den Verzicht auf das Zustimmungserfordernis.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag nicht zu. Sie hält an ihrem Vorschlag fest, Verordnungen, die der Umsetzung von Beschlüssen der Ausschüsse der OTIF dienen, nicht der Zustimmung des Bundesrates zu unterwerfen.

Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) werden je nach Regelungsgegenstand entweder durch die Generalversammlung (Artikel 33 § 2 COTIF) oder durch Ausschüsse (den Revisionsausschuss (Artikel 33 § 4 COTIF), den Fachausschuss RID (Artikel 33 § 5 COTIF) oder den Fachausschuss für technische Fragen (Artikel 33 § 6 COTIF)) beschlossen.

Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des COTIF treten in Kraft, wenn zwei Drittel der Mitgliedstaaten diese genehmigt haben (Artikel 34 § 2 COTIF). Alle Mitgliedstaaten sind an die Änderungen gebunden, sofern sie nicht vor Ablauf von 12 Monaten nach dem Zeitpunkt, in dem zwei Drittel der Mitgliedstaaten die Änderungen genehmigt haben, erklären, dass sie den Änderungen nicht zustimmen. Die Beschlüsse der Generalversammlung bedürfen innerstaatlich der Zustimmung durch Vertragsgesetz und werden hierdurch in nationales Recht umgesetzt.

Die von den Ausschüssen beschlossenen Änderungen treten demgegenüber bereits dann für alle Mitgliedstaaten in Kraft, sofern diese nicht innerhalb von vier Monaten dem Beschluss nach dessen Mitteilung an die Mitgliedstaaten widersprochen haben (Artikel 35 §§ 2 bis 4 COTIF). Die Beschlüsse der Ausschüsse sollen nach Artikel 2 des Gesetzes zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 durch Verordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in nationales Recht umgesetzt werden.

Der Ausschluss der Zustimmungsbedürftigkeit hat vor allem verfahrenstechnische Gründe: Würde der Bundesrat nicht binnen 4 Monaten nach Mitteilung des Änderungsbeschlusses an die Mitgliedstaaten der Verordnung zugestimmt haben, müsste die Bundesregierung, um eine völkerrechtliche Bindung zu vermeiden, dem Änderungsbeschluss widersprechen. Dies würde selbst dann gelten, wenn keine inhaltlichen Bedenken gegen den Änderungsbeschluss bestünden, sondern sich nur das Verfahren verzögert hätte. Da nach Artikel 35 § 4 COTIF im Falle eines Widerspruchs von $^1/_4$ der Mitgliedstaaten Änderungen nicht in Kraft treten, könnte Deutschland dann in die Lage kommen, dass es das Inkrafttreten von Beschlüssen der Ausschüsse verhindert, obwohl es diesen inhaltlich zustimmt.

Darüber hinaus erscheint es aber auch deshalb nicht geboten, die Verordnungen von einer Zustimmung des Bundesrates abhängig zu machen, weil durch den Ausschluss des Zustimmungserfordernisses Länderinteressen nicht beeinträchtigt werden. Das gilt insbesondere für Verordnungen, die technische Vorschriften für Eisenbahnmaterial umsetzen, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist. Für die EU-Staaten gelten im innergemeinschaftlichen Verkehr künftig die „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI). Die TSI werden durch Rechtsverordnung gemäß § 26 Abs. 4 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit Zustimmung des Bundesrates in nationales Recht umgesetzt. Angesichts der auf europäischer Ebene künftig geltenden technischen Normen und Vorschriften werden die EU-Staaten bei den Beratungen im Rahmen der OTIF darauf hinwirken, dass diese Normen und Vorschriften auch über den EU-Bereich hinaus für die anderen Mitgliedstaaten der OTIF gelten. Es ist daher davon auszugehen, dass das mit Zustimmung des Bundesrates umzusetzende EU-Recht und das im Rahmen der OTIF gesetzte Recht übereinstimmen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333